# El Lago Español

O.H.K. Spate

# El lago español

El Pacífico desde Magallanes, Volumen I

# El lago español

O. H. K. Spate

*«Dejemos que la observación con su amplia visión examine a la humanidad, desde China al Perú…»*

ANU
THE AUSTRALIAN NATIONAL UNIVERSITY
E PRESS

SEEI
ESPAÑA
Sociedad Estatal para Exposiciones Internacionales

CASA ASIA

Esta edición ha sido posible gracias a la colaboración establecida entre la Universidad Nacional de Australia, la Sociedad Estatal para Exposiciones Internacionales y Casa Asia.

Se agradece el apoyo prestado por la Embajada de España en Australia y la Embajada de Australia en España, cuyas gestiones iniciales permitieron encauzar la edición de esta obra.

Primera edición: ANU Press, Australia, 1979
© O. H. K. Spate - 1979
Spate, Oskar Hermann Khristian, 1911-2000
The Spanish Lake: The Pacific since Magellan (Volume I)
ISBN: 0-7081-0727-3

Segunda edición: ANU E Press, Australia, 2004
ANU E Press
W. K Hancock Building
The Australian National University
Canberra ACT 0200, Australia
© Publication, ANU 2004
ISBN: 1 920942 17 3

Primera edición en español: Casa Asia, España, 2006
© ANU 2006
Título: El lago español
Traducción: Clara Usón
Revisión y corrección de textos: Sonia Mejuto, José Reche y Amaia Judge.
Impresión: Gràfiques Muntaner, S.L., Manacor, Mallorca (+34) 971 55 57 00
Diseño: Graphis Publicitat, Manacor, Mallorca (+34) 971 55 55 65
Diseño de la cubierta: Brendon McKinley
Depósito Legal: PM 2.519 - 2004
Creative Commons
Esta obra ha sido editada para ser distribuida sin ánimo de lucro.

En memoria de
ARMANDO CORTESÃO
homem da Renascença renascido

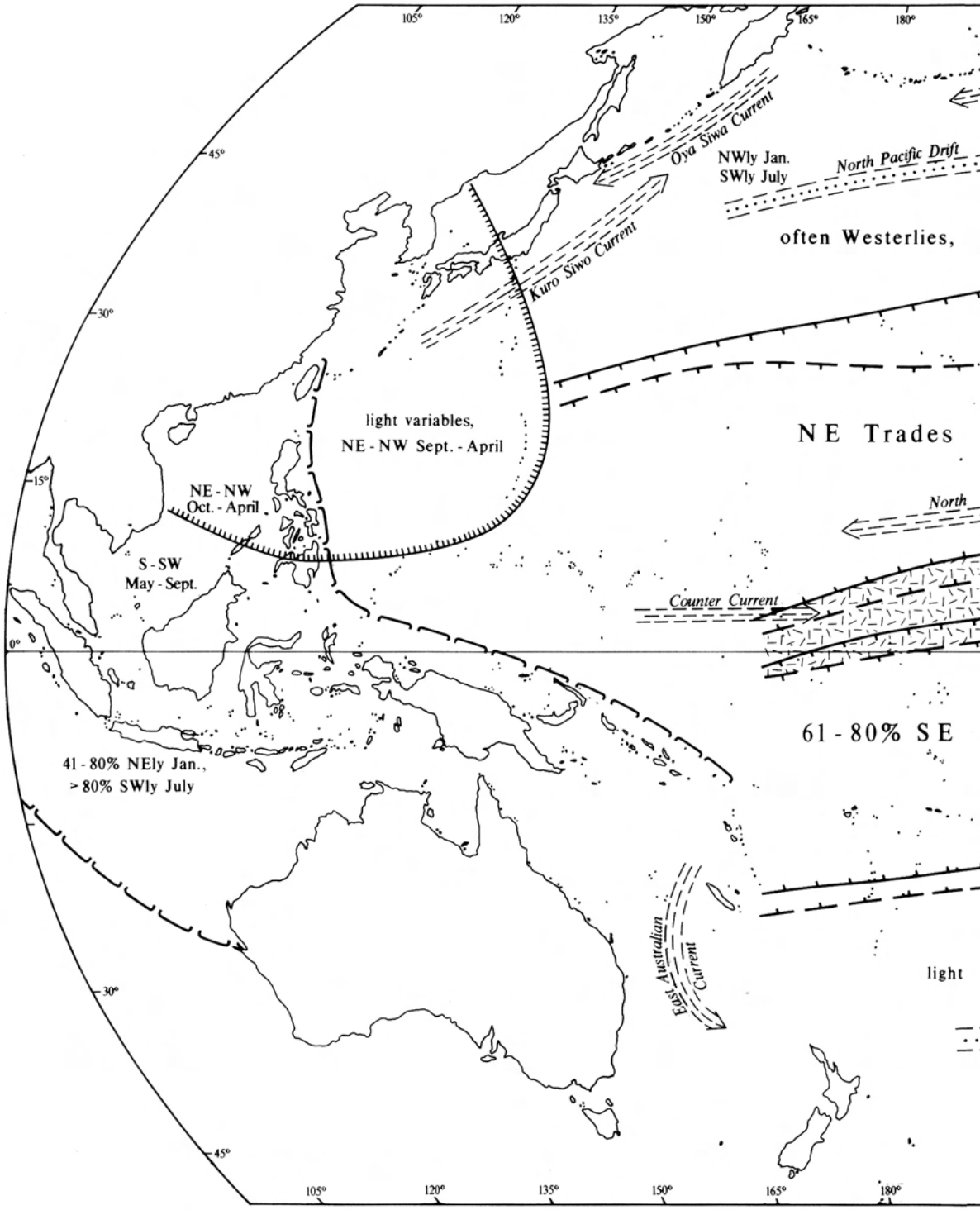
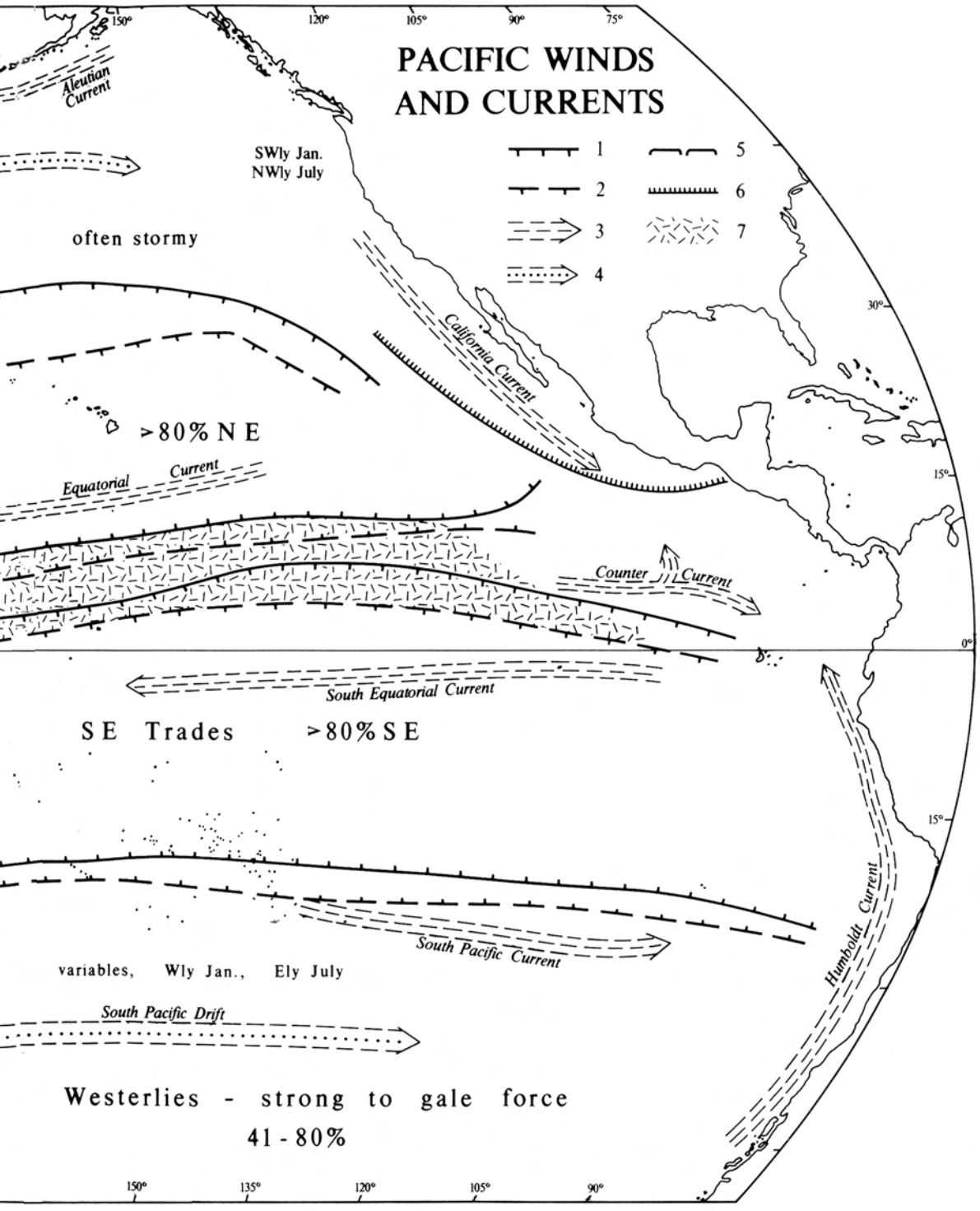



*Figura 1.* VIENTOS Y CORRIENTES DEL PACÍFICO. I, aprox. Límites del cinturón de los vientos alisios, de abril a septiembre; 2, lo mismo en octubre-marzo; 3, aprox. Tendencia de las principales corrientes; 4, direcciones principales de las corrientes; 5, encuadra área dominada por los monzones del sudeste; 6, áreas de gran riesgo de tifones, especialmente entre julio-octubre; 7, cinturón de calmas y vientos ligeros (calmas ecuatoriales). Los guarismos indican la frecuencia de los vientos prevalecientes en el total de observaciones, excluidas las calmas. Meridiano central 165°O.




Recopilado de *Fiziko-Geograficheskiy Atlas Mira* (Moscú, 1964), láminas 40-41; mapas del almirantazgo británico 5215, 5216. Mapa básico por cortesía de la Sociedad Geográfica Americana, Nueva York.

Pablo Bravo

*Presidente de la Sociedad Estatal*
*para Exposiciones Internacionales*

La Sociedad Estatal para Exposiciones Internacionales (SEEI), que tengo el honor de presidir, se ocupa de preparar y ejecutar la presencia de España en las exposiciones organizadas por la Oficina Internacional de Exposiciones (BIE) a través del Pabellón de España, que refleja la realidad de nuestro país de la forma más cuidada y actualizada. Con motivo de la celebración de Expo Aichi 2005, España estuvo presente por primera vez en una exposición universal en Japón. Por este motivo, creímos apropiado destacar la presencia e influencia española en el océano Pacífico a lo largo de los siglos con la edición en español de *The Spanish Lake*, escrito por O. H. K. Spate.

Este proyecto es fruto de la estrecha colaboración entre la SEEI y Casa Asia, que con ocasión de la Expo se ha visto fortalecida con el objetivo de mostrar al mundo el papel destacado que desempeñó España en el Pacífico. La edición de *The Spanish Lake* en su versión española supone una contribución crucial en este terreno de investigación histórica: el papel desempeñado por las expediciones y hombres españoles en el Pacífico, así como el intento de mostrar los lazos de unión entre España, este océano y sus tierras circundantes.

Ion de la Riva

*Director general de Casa Asia*
*Embajador en Misión Especial para el Plan de Acción Asia-Pacífico*

Es para nuestra institución un gran honor promover, conjuntamente con la Sociedad Estatal de Exposiciones Internacionales, la primicia de esta primera edición de *El lago español*, un estudio exhaustivo y, casi inexplicablemente, hasta ahora inédito en nuestra lengua, sobre la presencia histórica de España en la zona de Asia Pacífico entre los siglos XVI y XVII, a cargo del prestigioso investigador Oskar Spate.

Para muchos españoles la región de Asia y el Pacífico es percibida, todavía hoy, con una sensación de misterio, distancia y desconocimiento. Y sin embargo, fue España quien «descubrió» el Pacífico para Occidente y circunnavegó el orbe con Juan Sebastián Elcano abriendo una nueva «ruta de la Seda» marítima entre Europa, el Nuevo Mundo y Asia. El Galeón de Manila, también conocido como Nao de China o Galeón de Acapulco, trazó la ruta desde Acapulco a Manila durante dos siglos y medio, impulsando el comercio de mercaderías y potenciando los intercambios culturales. Nuestra presencia en ese continente fue lo suficientemente importante como para que *el lago español* se convirtiese en el término con el que se conoció al océano Pacífico durante siglos.

En los últimos decenios, la región de Asia-Pacífico viene perfilándose como uno de los polos geográficos más dinámicos del planeta, ya que se ha convertido en la zona de mayor crecimiento demográfico y económico del mundo y en una

de las claves del siglo XXI. España, después de haberse mantenido durante siglos de espaldas a ese continente, no puede ya sustraerse a esta realidad. Es en este sentido que el consorcio público Casa Asia desea erigirse no sólo en instrumento y eje catalizador de los esfuerzos, iniciativas y acciones de las administraciones del Estado, sino que aspira a la participación activa de todos los organismos públicos y agentes económicos y sociales para lograr este nuevo reto.

En este contexto hemos querido incorporar la publicación de *El lago español*, que se ha hecho posible gracias a la colaboración prestada por la Universidad Nacional de Australia y a los herederos de Oskar Spate, a quienes quisiera reiterar aquí mis agradecimientos. La ocasión coincide además con el tercer aniversario de la creación de esta institución, constatando así que nuestras relaciones con esa parte del mundo forman parte de una tradición firme que debemos renovar y actualizar.

*Enero, 2006*

# PREFACIO

Este libro ha sido escrito con el espíritu de las palabras de Lucien Febvre en su introducción a la gran obra de Chaunus *Sevilla y el Atlántico*⋆: «Estos estudios de relaciones marítimas, estas reconstrucciones de historias de los océanos considerados como entidades reales, personalidades históricas, factores primarios en los esfuerzos colectivos de los hombres…». No me hago la ilusión de que con este bosquejo en cierta medida impresionista pueda medirme con ese trabajo monumental; pero, en todo caso, tal vez pueda invocar la indulgencia debida al pionero *por mares nunca dantes navigados*, a través de mares nunca surcados. Muchos aspectos de mi campo de estudio han sido iluminados por estudiosos de primer orden; casi nunca se ha intentado ver al Pacífico como una entidad real, como un todo en el espacio y a través del tiempo.

El objeto de mi trabajo, del que esto es una primera entrega, es intentar explicar el proceso por el cual el mayor vacío del mapa se convirtió en un nexo global de relaciones comerciales y estratégicas. Desde un principio, las implicaciones del viaje de Magallanes hicieron del océano el escenario de un conflicto de poderes. Por esta razón, debe concederse cierta atención al contexto político de Europa, y más todavía al contexto económico de Hispanoamérica, un apéndice de la política europea que por su naturaleza tenía un contacto más estrecho con el océano que la metrópolis; o, quizá mejor, el punto de apoyo sobre el cual, en esta fase primera o ibérica, Europa extendió su poder sobre la mitad opuesta del globo.

Esta es una historia del Pacífico, no de los pueblos del Pacífico, una diferencia que he tratado de explicar en otro sitio; como tal, pudiera parecer, en estos tiempos, algo eurocéntrica. Pero no existía, ni podía existir, ningún concepto del «Pacífico» hasta que los límites y contornos del océano fueron trazados, y eso fue innegablemente obra de los europeos. Lo anterior se sostiene sin demérito de los logros no sólo de los aztecas y de los incas, chinos y japoneses, sino también de los pueblos que con gran habilidad y valor descubrieron y poblaron las remotas y dispersas islas de Oceanía. Sobre esa gran diáspora se tratará en mayor profundidad en un volumen futuro; ya en éste, desde una perspectiva asiática, los iberos aparecen menos como conquistadores invencibles de lo que fueron reflejados en la historiografía del imperialismo; pero no menos heroicos y humanos por ello. Permanece el hecho de que hasta nuestros días el Pacífico ha sido básicamente una creación euroamericana, aunque construida sobre un sustrato indígena. Esta percepción está cambiando, en buena hora, y de este cambio podré decir *pars minima fui*. Este cambio requerirá una nueva historiografía, que sin duda tenemos a nuestro alcance; para ello, pese a mi inclinación, carezco de aptitudes, y mi trabajo tal vez

⋆*N. Trad:* La traducción de los títulos de obras que aparecen en *El lago español*, corresponden a la traductora, a menos que la obra original esté escrita en castellano.

será considerado como un réquiem por una era de la historiografía, que, sin embargo, debe servir de base de lo que está por venir.

Si bien sería precisa una vida entera para visitar todas las costas y las islas del Pacífico, en ocasiones uno tiene la sensación de que necesitaría nueve vidas para dominar totalmente la vasta literatura de las profundidades. Todo cuanto el explorador puede hacer es marcar algunas posiciones y realizar algunos sondeos; y si los míos no configuran una red tupida como la cartografía atlántica de Chaunus, al menos confío en haber trazado mis líneas con suficiente inteligencia como para que asomen los contornos principales del océano. El trabajo está fundado de forma inevitable en fuentes secundarias y en colecciones impresas de fuentes primarias y subprimarias; con todo el respeto hacia los historiadores de archivo, cuyo trabajo es a menudo fundamental, no todo lo que se halla fuera de los archivos es irrelevante, ni todo lo que se encuentra en los manuscritos es en verdad importante. Cuanto puedo decir es que he intentado llegar a una síntesis extraída de autoridades reputadas. No dudo que los especialistas hallarán superficialidades y errores en mi tratamiento de algunos de los múltiples tópicos que un estudio de esta extensión y escala comprende. Pero eso son azares del juego del generalista, y tampoco albergo ninguna duda de que es un juego que merece la pena jugar, un intento de contemplar el asunto como un todo y no disgregado en distintas parcelas; y es un juego divertido –y una inclinación al juego, ese factor menospreciado en los asuntos humanos, no es incompatible con un propósito serio–.

En lo que hace referencia a la habilidad y éxito con que he jugado el juego, ése es por supuesto un asunto completamente distinto. He escrito en otra parte de forma más extensa sobre los problemas metodológicos e incluso éticos que supone este tipo de trabajo, y a esos papeles me remito*. En última instancia, uno siempre puede consolarse con la noble apología del error inevitable y los cánones de la crítica implícita con que Samuel Johnson cierra el prefacio de su *Diccionario del inglés.*

En qué medida la ejecución de un trabajo como éste queda lejos de su ideal, es algo que en verdad sólo el autor sabe; únicamente él conoce sus afanes y deleites. Los afanes han sido aligerados, los deleites inmensamente aumentados por el cariño y amor constantes de mi esposa.

O. H. K. S.

*Canberra*
*18 de marzo de 1977*

*«El Pacífico como un artefacto», en N.Gunson (ed.), *El cambiante Pacífico: ensayos en honor de H.E. Maude* (Melbourne, 1978), 32-45; «Prolegómenos a una historia del Pacífico», *Geographia Polonica* (Varsovia) 36, 1977, 217-223.

# AGRADECIMIENTOS

Es imposible nombrar a todos aquellos que me han ayudado, especialmente los colegas de la Universidad Nacional de Australia. Para empezar con una deuda de devoción, mi muy querido amigo Jim Davidson me inspiró en mis primeros pasos en la historia del Pacífico. Debo mucho a Gavan Daws, su sucesor como jefe del Departamento de Historia del Pacífico y del Sudeste Asiático, a Harry Maude, decano en Australia de los historiadores de las Islas, así como a Pat Croft, del servicio de publicaciones *ANU Press* de la Universidad Nacional de Australia por su estímulo e interés constantes; y a los profesores Anthony Low, el vicerrector, y a Wang Gungwu, director de la Escuela de Investigación de Estudios del Pacífico, por su bendición y apoyo a un proyecto ambicioso. En el propio Departamento, Bob Langdon y Tony Reid me permitieron tomar en préstamo con entera libertad ejemplares de sus bibliotecas privadas, Norah Forster me alimentó de referencias, y Robyn Walker enriqueció su mecanografía escrupulosa con notas marginales hechas a lápiz, siempre oportunas y siempre bienvenidas. Los mapas deben todo, salvo su concepción, al cuidado y habilidad de Keith Mitchell de la Cámara de los Mapas del Departamento de Geografía Humana. Pero, en verdad, todo en el ambiente de la UNA constituye un magnífico soporte para el estudio.

Debo dar las gracias a los miembros de las siguientes bibliotecas por su siempre gentil ayuda: en Australia, la Biblioteca Nacional y la de la UNA, la de Canberra, la Biblioteca Pública de Nueva Gales del Sur y la de Mitchell, Sidney; en Chile, la Biblioteca Nacional, de Santiago; en Perú, la Biblioteca Nacional, de Lima; en el Reino Unido, la Bodleian de Oxford, y en Londres, la Biblioteca Británica, así como las bibliotecas del Instituto de Investigación Histórica, del Instituto de Estudios de América Latina, la Real Sociedad Geográfica, y la Universidad de Londres; en los Estados Unidos, la biblioteca de la Universidad de California y las Bibliotecas Bancroft, en Berkeley.

En Suramérica, recibí una generosa hospitalidad de los Sres. Noel Deschamps y W. R. Carney, embajador de Australia en Chile y encargado en Perú, respectivamente; pero principalmente mi agradecimiento se dirige a Claudio Véliz, quien hizo posible mi visita al invitarme a la memorable Conferencia del Pacífico celebrada en 1979, en Viña del Mar. Lejos al Norte, en Nueva Albión, los profesores D. W. Hooson y J. J. Parsons con gran amabilidad me proporcionaron servicios de oficina en el Departamento de Geografía de la Universidad de California en Berkeley; y recibí una ayuda valiosa de los profesores de la Universidad Woodrow Borah y Robert F. Heizer y del Sr. Robert H. Power de Nut Tree. El padre Michael

Cooper de la Universidad de Sofía, Tokio, con gran amabilidad me ayudó a obtener fotografías para las ilustraciones, y también la Srta. Elizabeth Ellis, de la Cámara de los Mapas de la Biblioteca Nacional de Australia.

Los estudiosos que amablemente han atendido indagaciones mías específicas son reconocidos de forma individual en las notas, pero he de mencionar en particular a la Dra. Helen Wallis, a cuyo cargo está la Cámara de los Mapas de la Biblioteca Británica y al capitán Brett Hilder, de Queensland.

Finalmente, la dedicatoria de este libro refleja mi gratitud hacia un gran erudito, cuya generosidad fue constante durante veinte años, desde mi primera aproximación como tímido novicio ante un maestro *nos feitos que os portugueses fizeram*. Es para mi una gran pena que mi tributo sea póstumo.

# CONTENIDO


| | | |
|---|---|---|
| | Prefacio | 13 |
| | Agradecimientos | 15 |
| | Notas preliminares | 23 |
| 1 | El mundo sin el Pacífico | 33 |
| 2 | Balboa, Magallanes y las Molucas | 63 |
| 3 | España: entrada y conquista | 103 |
| 4 | Los sucesores de Magallanes: de Loaysa a Urdaneta | 137 |
| 5 | Costas del Este y tierras del Sur | 165 |
| 6 | Imperios asiáticos, comercios cristianos | 205 |
| 7 | La marea de plata | 243 |
| 8 | Sevilla y el Pacífico | 277 |
| 9 | La primera irrupción: Francis Drake | 307 |
| 10 | Contragolpe y represalia | 349 |
| | Notas | 381 |
| | Índice | 451 |

# FIGURAS


1 Vientos y corrientes del Pacífico....6
2 Castilla del oro....69
3 Magallanes en el Pacífico....90
4 Antes y después de Magallanes....97
5 El antemeridiano de la línea de Tordesillas....100
6 El mar del Sur: primera fase....110
7 La invasión del Perú....115
8 Perú: de Guayaquil a Callao....120
9 Perú: de El Callao a Arica y Potosí....121
10 Chile: de Coquimbo a Valdivia....124
11 Filipinas y las Molucas....138
12 Hacia y desde las Filipinas, 1525-65....145
13 De Nueva España a Chile: rutas de navegación....171
14 Mendaña, Quirós y Torres....177
15 Los españoles en Melanesia....180
16 Manila, Japón y Macao....212
17 Japón y Corea....230
18 Nueva España: la frontera de plata....259
19 Acapulco y Callao....292
20 Las incursiones inglesas, 1578-94....323
21 Magallánica....327
22 Antes y después de Drake....331
23 Nueva Albión....337
24 Contornos del Pacífico, 1500-1600....379
25 El sistema de Sevilla y sus rivales....471

# LÁMINAS


I Mapa ptolemaico del mundo ..... 40
II Un galeón isabelino ..... 53
III Carabelas ..... 54
IV Los *fluyts* holandeses ..... 55
V Las Indias colombinas ..... 78
VI Las Indias americanas ..... 79
VII Magallanes en el estrecho ..... 88
VIII Las Américas, 1540 ..... 98
IX El Pacífico a mediados de siglo ..... 151
X El Pacífico norte ..... 169
XI Macao ..... 215
XII El Gran Barco en Nagasaki ..... 219
XIII Manila y Luzón ..... 221
XIV Llamas y minería ..... 256
XV Potosí y el Cerro ..... 262
XVI El Pacífico de Drake ..... 318
XVII El *Golden Hinde* ..... 328
XVIII Drake en el Pacífico ..... 342
XIX Sarmiento en el estrecho ..... 363
XX Ptolomeo transformado ..... 376

# Notas Preliminares

## I. BIBLIOGRAFÍA

### Referencias

En lo que respecta a los trabajos citados más de una vez, el título completo junto con el lugar y la fecha de publicación son consignados en su primera mención, con un título abreviado entre comillas, así: E. C. Chapman, *Una Historia de California: la fase española* (Nueva York, 1921) [*California*]. Esta referencia completa se repite en cada capítulo en que la obra aparece. Cuando se indican diferentes lugares de publicación en la portada, el libro citado sólo se reproduce la primera. Cuando las citas proceden de una edición de bolsillo, se indica el número de serie: A. L. Rowse, *La expansión de la Inglaterra isabelina* (Ed. Cardinal, Londres, 1973). Cuando resulta relevante, se menciona la fecha original de los trabajos reeditados. Es conveniente señalar que cuando el lugar de publicación es Berkeley, usualmente implica las publicaciones de la Universidad de California; si el lugar señalado es Ámsterdam, Israel; si Harmondsworth, Pelicans o Penguins y su prole.

Los subtítulos de los artículos de periódicos se omiten en ocasiones, cuando no añaden nada a la cuestión.

### Abreviaturas

Algunas obras se citan con tanta frecuencia que son referidas únicamente por el nombre del autor o del editor:

**Blair & Robertson** E. H. Blair y J. A. Robertson, *Las islas Filipinas 1493-1893 [-1898],* 55 volúmenes, Cleveland 1903-09; reeditadas en Manila, *c.* 1962.

**Chaunu** Huguette y Pierre Chaunu, *Sevilla y el Atlántico (1504-1650)*, 8 volúmenes en 12 tomos, SEVPEN, París, 1955-60. Una impresionante obra basada en el análisis de die-

cisiete mil setecientos sesenta y un viajes transatlánticos. Los primeros siete tomos, de ambos autores, constituyen la «Partie statistique», incluido un volumen de gráficos; los cuatro últimos integran la «Partie interpretative», escrita sólo por Pierre. A efectos de este libro el más importante es el tomo VIII.I (CXXV + 1.212 páginas), *Les structures géographiques*, y, a no ser que se diga otra cosa, todas las referencias deberán entenderse hechas al mismo.

**Hakluyt** — R. Hakluyt (ed.), *The Principall Navigations, Voiages and Discoveries of the English nation…**, London 1589. Todas las referencias se hacen a la edición de Everyman en ocho volúmenes, Londres, 1907.

Las abreviaturas de publicaciones se explican por sí mismas, con las siguientes excepciones:

**HAHR** — *Hispanic American Historical Review,* 1918+. (Revista Histórica de Hispanoamérica).

**MM** — *Mariner's Mirror,* 1911+. (El Espejo del Marinero).

Y también:

**HS 1ª** — Publicaciones de la Haykluyt Society, primera

**(2ª) Ser.** — serie 1847-1899, segunda serie, 1899+ (el número de serie también se indica).

## General

Las traducciones son mías, excepto cuando cito de obras previamente vertidas al inglés como se indica en las notas.

Una relación bibliográfica de las obras consultadas sería exageradamente larga, y a no ser que se hiciera aún más extensa al ser transformada en un *catalogue raisonée*, añadiría escaso valor a la documentación de las notas. «Terminar un libro con una exhibición de la maquinaria con la que ha sido compuesto es poner énfa-

**N. Trad*: Por estar escrito en inglés antiguo, se reproduce el título original, cuya traducción al español moderno sería: *Las principales navegaciones, viajes y descubrimientos de la nación inglesa…*

sis en el esfuerzo que ha supuesto su elaboración, no en el placer» –C.M. Rourke, citado en G. Seldes, *El siglo balbuciente* (ed. Colophon, Nueva York, 1965), 412–. El mecanismo y el esfuerzo de la realización de este libro se ilustran adecuadamente en sus notas; y alguna de ellas reflejará, y confío proporcionará, el placer.

Este parece el lugar apropiado para mencionar dos obras que, sin abordarlo de forma directa, cubren parte del mismo terreno que la mía. O. Hardy y G. S. Dumke, *Una historia del Pacífico en los tiempos modernos* (Boston, 1949), es un soberbio trabajo de investigación universitaria; su Pacífico incluye un amplio tratamiento de China, sin duda más continental que oceánica, pero por contra nada sobre la Hispanoamérica del Pacífico tras la Independencia: un trabajo sólido, pero rutinario en su perspectiva y en ocasiones ingenuo en su interpretación. C. Hartley Grattan, *El sudoeste del Pacífico hasta 1800* (Ann Arbor, 1963), combina una narración clara con comentarios vivaces e inteligentes, aunque su secuela –desde 1800– parece escrita más bien *con amore*. Finalmente, los enciclopédicos cuatro volúmenes del Manual Geográfico de la División (Británica) de Inteligencia Naval sobre las islas del Pacífico (1943-45) conforman un vademécum indispensable en lo que respecta a información fáctica sobre Oceanía.

# II. GENERAL

## Fechas

No hay ninguna dificultad en cuanto a las fechas hasta 1582-83, cuando los estados católicos aceptaron la modificación que hizo el papa Gregorio XIII sobre el calendario juliano, en virtud de la cual el día 5 de octubre de 1582 pasó a ser el 15 de octubre; la mayor parte de los estados protestantes adoptaron la modificación en 1700, pero Gran Bretaña no lo hizo hasta 1752. En este libro, las fechas de los viajes ingleses después de 1582 (Cavendish, Richard Hawkins) siguen el antiguo estilo (diez días de retraso con respecto al nuevo), pero el año se considera iniciado el 1 de enero, no el 25 de marzo, como era práctica inglesa de la época.

## Leguas

Aunque en este libro se utiliza el sistema métrico, las distancias se dan frecuentemente en leguas, puesto que éstas constituían la unidad más común empleada en el mar para medir la distancia. La «legua marina», de origen portugués, tenía una extensión de 4 millas romanas (3,2 millas marinas o aproximadamente 3,7 millas legales, 5,9 km). Sin embargo, siguiendo la errónea estimación ptolemaica sobre la circunferencia del globo, los españoles computaban 16 $^{2}/_{3}$ leguas por grado en lugar del valor portugués más acertado de 17 $^{1}/_{2}$: un factor de gran importancia en los debates lusocastellanos sobre la división del globo. Por añadidura, los marineros ingleses, al menos en la última mitad del siglo XVI, aplicaron un valor de 20 leguas o 60 leguas por grado, para su conveniencia (¡una milla por minuto!), soslayando la diferencia entre millas romanas e inglesas (Taylor). Es conveniente recordar que la longitud media de un grado de latitud (o de un grado de longitud en el Ecuador) es aproximadamente de 69 millas legales o 111 km.

Ver C. Jack-Hinton, *La búsqueda de las islas de Salomón 1567-1838* (Oxford, 1969), 1-2, 99-101; E. G. R. Taylor (ed.), *Breve compendio de geografía,* (Roger Barlow), HS 2ª Ser. 69 (Londres), 186-187; D. W. Waters, *El arte de la navegación en Inglaterra en la época isabelina y primera época de los Stuart* (Londres, 1958), 65-66.

## Dinero

Las cantidades en dinero español de la época se dan en maravedís, ducados o pesos, teniendo en consideración que los dos primeros después de 1497 se convirtieron en meras unidades contables: un ducado equivalía a 375 maravedís, mientras los salarios y otras cantidades eran usualmente expresados en maravedís. La acuñación de moneda se hacía en reales o en subdivisiones o múltiplos de los mismos. A menudo la unidad más común en nuestras fuentes es el peso, pero infortunadamente con frecuencia no resulta claro cuál de los distintos tipos de pesos es el referido; y eruditos de tanta autoridad como Chaunu (1269-1271) y H. R. Wagner (*El viaje alrededor del mundo de Sir Francis Drake*, Ámsterdam, 1966, 506-508) asignan diferentes valores en maravedís al peso de oro.

Pesos de oro de 16 reales (544) son ocasionalmente estipulados, pero el «pesado» peso ensayado o de minas ($13^1/_4$ reales, 450 maravedís) se empleaba mucho más como unidad contable en las Indias. Debe recordarse que gran parte de la «circulación monetaria» tenía lugar en barras de plata sin acuñar. Las monedas de uso más importantes parecen haber los mexicanos pesos de a ocho reales o pesos corrientes (8 reales, 272 maravedís); las famosas «piezas de ocho» o «dólares mexicanos» que estaban destinadas a tener un gran futuro como divisas internacionales (ver Cap. 7). Según Wagner, la pieza de ocho valía entre cuatro o cinco chelines ingleses en la época, pero otros autores duplican su valor. De forma muy aproximada, 30.000 pesos de oro podían equivaler a algo más de 13.500 libras esterlinas –J. A. Williamson, *Hawkins de Plymouth* (Londres, 2ª ed., 1969), 148–. Las tremendas devaluaciones del siglo XVII (ver Cap. 7) introducen aún más confusión.

Ante tales incertidumbres, y teniendo en consideración las inflaciones de los siglos XVI y XX, por no mencionar las modificadísimas condiciones de la vida económica, todo intento de traducir estas monedas a sus equivalencias modernas parece absurdo. Así pues, a las cantidades en pesos que se citan en este libro debe dárseles el valor que tienen, y es simplemente el de índices o medidas de magnitud.

## Nombres y términos no-ingleses*

Los acentos no se empleaban en el español del siglo XVI, y aquí se omiten excepto en dos o tres nombres propios (Andrés, Bartolomé); por supuesto, se mantienen para las citas, nombres personales y títulos de publicaciones en español moderno. También han sido omitidos de los topónimos: Perú, Panamá parecen pedantes[1]. Como norma, los nombres de lugares en sus formas españolas o inglesas se utilizan en función del contexto: el «Puerto de San Julián» se convierte en «Port St. Julian» cuando es visitado por Drake o Cavendish. En ocasiones pueden aparecer formas bastardas en las citas, p.ej: Hakluyt dice «cape of S. Lucar» cuando tanto «Cape St. Lucas» como «Cabo de San Lúcar» serían correctos. Por regla general, se emplea la forma de uso habitual hoy día en la correspondiente nación, p.ej: no «Cape Mendocino» (como se dice en California) sino «cabo Deseado» (como se dice en Chile). Inevitablemente se detectarán algunas inconsistencias.

Los títulos de rango se emplean como en el lenguaje de origen, p.ej: «Marqués de Montesclaros», con algunas excepciones para las figuras de relieve mundial cuyos títulos han adquirido un estilo inglés, como en el caso de «Duke of Alba» (no «Duque de Alba») y «Prince Henry», no «Infante Dom Henrique» (¡y aún menos, «Enrique el Navegante»!).[2] Los nombres de soberanos extranjeros se consignan así mismo en la lengua original, p.ej: «João III» (de Portugal), no John. Pero en lo que concierne al emperador Carlos V y a los Felipes de España, ello sería mera pedantería, puesto que son sobradamente conocidos en la historiografía inglesa. Pero en ocasiones nos saltamos esta norma en aras del énfasis; p.ej: en el contexto del Tratado de Zaragoza, «D. Carlos I» resulta más adecuado que «Charles V»; lo mismo puede decirse de «Nueva España» y «New Spain».

Términos españoles como *encomienda, almiranta/almirante, obraje*, o japoneses como *daimyo*, y otros, se reproducen en cursiva en su primera mención y, en lo sucesivo, en letra redonda. Sus significados se indican (en ocasiones por el contexto) en su primera aparición o uso principal, y pueden hallarse en el índice.

## Tonelaje de las embarcaciones

Como en el caso de la moneda, la cuestión del tonelaje de los navíos es casi intolerablemente compleja. La «tonelada» básica inglesa de nuestra época deriva del

---

*N. Trad*: este apartado se ha traducido tal y como aparece en el original a fin de respetar íntegramente la obra original en inglés. Si embargo, estas indicaciones no están destinadas a un lector de habla hispana.

tonel (en francés *tonneau*) del comercio de vinos de Burdeos, el cual cuando estaba lleno, incluyendo el peso del recipiente mismo, se calculaba en 2.240 libras (1.016 kg) en Inglaterra y 2.000 *livres* (979 kg) en Francia. Con un margen de tara, o espacio desperdiciado por razón de la forma de los recipientes, el equivalente cúbico se calculaba en 60 pies cúbicos (1,7 $m^3$). El pago por peso según esta equivalencia, como es obvio, no era de interés del transportador para cargas más ligeras que el vino, puesto que el espacio de su embarcación estaría lleno antes de que hubiera asumido todo el peso de carga de que era capaz, de ahí que en Inglaterra el espacio obtenido al pagar por una tonelada (de peso) de flete se fijara relativamente pronto en 40 pies cúbicos (1,13 $m^3$) (Lane, 354). En España la unidad correspondiente era la tonelada, y desde principios del siglo XVI las equivalencias eran claras: 1 tonelada de peso muerto = 1 *tonneau de mer* = 1 *tonelada sevillana*, todas las cuales afortunadamente se aproximan a una carga de 1 tonelada métrica. De forma también conveniente, 1 tonelada en términos de peso se aproxima mucho a 1 tonelada en el sistema de medidas de peso anglosajón. De donde resulta que un barco de 100 toneladas podía transportar 100 toneles de vino, o traducido en volumen, tenía una capacidad de carga de 56-60 x 100 pies cúbicos (1,58-1,70 $m^3$) (Lane, 364, 366). El peso muerto del tonelaje era la diferencia entre el desplazamiento del barco vacío y cargado, es decir, el máximo peso de carga que podía ser transportado con seguridad, y se empleaba para cargas pesadas, que llevarían al barco a su capacidad máxima de carga antes de que estuviera «lleno». (Venecia tenía el equivalente de las «líneas de carga» en el siglo XIII).

Hasta aquí todo es más o menos sencillo, pero ahora cesa la conveniencia y se inician las complicaciones. Las unidades variaban cada cierto tiempo, de un sitio a otro, según la función; se producía un juego constante entre el deseo de mantener bajo el tonelaje nominal, con el fin de minimizar los portes aduaneros y demás, y el de elevarlo para poder cargar más en el momento en que el barco era fletado o (como era muy común) alquilado por el gobierno para la guerra; de ahí el desarrollo de diversos «tonelajes registrados», complicados por distintas fórmulas para equiparar las dimensiones de un barco con el cálculo de su tonelaje, mientras los métodos de medida variaban según la práctica fuera inglesa, española o francesa.

Para nuestros fines, lo más importante son las diferencias entre los sistemas de cálculo inglés y español. En 1520 la tonelada inglesa y la española eran prácticamente iguales, pero en el transcurso del siglo el sistema de cómputo español cambió, y hacia 1620 la tonelada española registrada suponía sólo 0,6 toneladas inglesas. La fecha que se fija generalmente para ese cambio es 1590, pero Chaunu (1.132-1.136) argumenta de forma plausible que un cambio tan grande difícilmente se hizo de un plumazo, sino que más bien fue el efecto de la codificación

de una práctica que se arrastraba desde mitad de siglo: la de computar en una especie de tonelada basada en las dimensiones de los barcos más que en las toneladas métricas. La consecuencia fue que un barco de 500 toneladas a fines del reinado de Carlos V equivaldría a tan sólo 350 toneladas inglesas a finales del de Felipe II; y de ahí que un barco inglés de 100 toneladas fuera el equivalente de un barco español de unas 145 toneladas, más o menos. Existía una diferencia adicional entre el tonelaje español «comercial» y de «guerra», añadiéndose un veinte por ciento de tonelaje nominal a los navíos mercantes incorporados a la Armada Real. (Esta práctica parece haberse introducido mucho más tarde en la *Royal Navy*). Hacia la época en que las comparaciones son relevantes para este libro (digamos que a partir de 1570), la diferencia entre los sistemas de cálculo español e inglés era sustancial, y los necesarios ajustes eran dañinos para la perspectiva patriótica inglesa en 1588: así, el *San Salvador* fue registrado en España por 953 toneladas pero al ser medido por sus capturadores ingleses fue tasado en sólo 600 (M. Lewis, *La Armada Española* –Ed. Pan., Londres, 1966–, 75).

Los tonelajes que se indican en este libro son los de su fuente inmediata, española o inglesa; y estas cifras deben ser consideradas, al igual que las cantidades de dinero, como medidas de magnitud más que como absolutos: según Naish, el *Golden Hinde* de Drake podía tener 100, 120 o 150 toneladas, según dónde y cómo fuera medido. Lo que importa retener es que en la época de la actividad de Drake en el Pacífico debe añadirse un treinta o un cuarenta y cinco por ciento a las cifras inglesas para obtener el equivalente español.

En este punto no es necesario adentrarse en mayores refinamientos de registro, del tipo: –¿Una camareta es un espacio cerrado?– una cuestión de importancia financiera en materia de portes (ver G. Mack, *La Tierra dividida* –Nueva York, 1944–, 522-528). Dadas las diferencias no sólo en cuanto a legislación sino también en construcción naval, carece de objeto establecer comparaciones con las cifras modernas. Uno debe concluir con Joseph Needham (*Ciencia y civilización en China*, vol. 4, parte 3 –Cambridge, 1971– pág. 628), que «tal vez lo más urgente para la arqueología naval actual es realizar un estudio sistemático, serio y definitivo sobre el tonelaje estimado en todos los periodos y culturas históricos. Obviamente, ese trabajo no puede hacerse aquí».

Esta nota se basa principalmente en F. C. Lane, «Tonelajes, medievales y modernos», en *Venecia y la Historia* (Baltimore, 1966), 345-370 (también en Rev. Econ. Hist., 2ª Ser. 17, 1964, 213-233) y en Chaunu, 1.130-1.141. Ver también C. R. Boxer, *La gran nave de Amacon* (Lisboa, 1959), 13; F. C. P. Naish, «El misterio del tonelaje y las dimensiones del *Pelican-Golden Hind*», *MM* 34, 1948, 42-45; L. G. Laughton, «tonelajes ingleses y españoles en 1588», *MM* 44, 1958, 151-154; A. P.

Usher, «Los barcos españoles y la navegación en los siglos XVI y XVII», en A. H. Cole y otros. (eds), *Hechos y factores en economía histórica* (Cambridge [Mass.], 1932), 189-213 a 208; J. H. Parry, «Rutas del transporte y el comercio», en la *Historia económica de Europa de Cambridge*, III (1967) 155-219 a 218-219. La única otra medida que merece atención es el quintal, equivalente a 46 kg o 100 libras según el sistema de peso anglosajón.

## Ilustraciones

Se han hecho todos los esfuerzos para localizar a los titulares de los derechos de reproducción de las ilustraciones; de haber incurrido en alguna omisión, se habrá producido por inadvertencia y será prontamente rectificada.

Las abreviaturas «UNA» y «BNA» –respectivamente, la Universidad Nacional de Australia y la Biblioteca Nacional de Australia– indican las fuentes de algunas de las ilustraciones.

## Usos especiales

«Estrecho», a no ser que se diga otra cosa, o ello se infiera claramente del contexto, significa el estrecho de Magallanes; «cabo», el cabo de Buena Esperanza; «Islas» (excepto en el caso de grupos de islas con denominación, tales como las Maldivas), las de Oceanía; los términos «Galeón» o «Galeones» cuando aparecen escritos con mayúscula, se refieren a los utilizados en la travesía Manila-Acapulco, en tanto que distintos a los galeones en general. Se hace una distinción entre los litorales de los océanos o mares y las costas continentales. «Conquista» con mayúscula se aplica al proceso histórico, por analogía con «Reconquista» en la misma España, o con «Reforma»; «conquista», con «c» minúscula se emplea para episodios específicos.

# Capítulo 1

# EL MUNDO SIN EL PACÍFICO

Voy a refutar a esos ciegos geógrafos
Que dividen el mundo en tres regiones
Excluyendo regiones que pretendo trazar…

…El tráfico de Asia es la fundación del comercio…*

## Antes de Magallanes

En sentido estricto, «el Pacífico» no existió como tal hasta que en 1520 Fernao de Magalhãis, más conocido como Magallanes, atravesó la enorme extensión de aguas que entonces recibieron su nombre.[1] Ocho años antes, en un momento en que la saga del Nuevo Mundo tenía una importancia sólo inferior al descubrimiento de Colón, Balboa había visto no el Pacífico; había visto el mar del Sur, –y ese nombre se conservó, en lenguaje coloquial y, de forma muy general, en los mapas y en el discurso académico, durante dos siglos– hasta que de hecho los comerciantes de pieles siguiendo a Cook, y tras ellos, los balleneros, llevaron la pesca europea al norte del Ecuador, a mares escasamente transitados excepto por los Galeones anuales entre Manila y Acapulco. De qué mar se trataba Balboa no lo sabía en realidad, pero presumiblemente tras él se extendían las verdaderas Indias y Catay, y, por si acaso, reivindicó, con mucha gallardía y formalidad,

> posesión real y material y efectiva de estos mares y tierras y costas y puertos e islas del Sur, y de todos los anejos y reinos y provincias que les pertenecen… en el nombre de los reyes de Castilla presentes y venideros, a los cuales corresponde el imperio y señorío sobre estas Indias, islas y tierra firme septentrional y austral… sea con o sin los trópicos de Cáncer y Capricornio…

*Chistopher Marlowe, *La primera parte de Tamerlán el Grande*, 1590, IV. Iv; Meredith Townsend, *Asia y Europa*, Londres, 1901, ix.

> ahora y en cualquier tiempo, por mientras el mundo exista hasta el día del juicio final del hombre mortal.[2]

Una exhaustiva declaración, sin lagunas: pero todavía el mar del Sur, pese a las reivindicaciones de sus majestades católicas, seguía siendo el vacío más grande en el mapa europeo del mundo; y hacia 1513, ningún otro pueblo tenía un mapa del mundo remotamente comparable en amplitud y precisión con el trazado por Europa en el siglo que mediaba desde que el príncipe Enrique envió a la primera de las carabelas portuguesas que navegaron hasta las Azores y aún más abajo, bordeando la desértica costa de África. No había sido siempre así, ni por mucho tiempo; no hay duda de que antes de 1421, la fecha probable del primer viaje ordenado por Enrique, los chinos y los árabes, al alimón y también por separado, tenían un conocimiento del mundo mucho más amplio que los europeos.[3] El lejano extremo del globo era sólo un vasto vacío –aunque, significativamente, podía haber sido imaginado como un estrecho brazo– a través del cual Magallanes extendió una fina línea marcada con los puntos de tres islas, afirmando también su vastedad; una huella casi perdida en un derroche de misterio y oscuridad. El asunto principal de este libro lo constituye el logro esencialmente europeo y americano de transformar este vacío en un nexo de poder económico y militar.

Y sin embargo, por supuesto, los europeos no fueron en realidad los primeros descubridores. En cierto sentido, es impreciso emplear el término «descubrimiento» refiriéndonos simplemente al primer avistamiento o exploración de que tengamos noticia, sea por europeos u otros: puesto que pocas de las más remotas islas del Pacífico (el Atlántico es distinto) estaban deshabitadas cuando los europeos las encontraron, se habían producido descubrimientos previos de los que nada se sabía, excepto que se habían hecho. No obstante, en un contexto más limitado, no es racionalizar en exceso el emplear el término «descubrimiento» en otro sentido o acepción, que implica el registro gráfico o escrito y accesible (al menos en potencia) para los marineros, mercaderes y estudiosos del mundo entero, de la existencia y posición de los recién hallados territorios y mares; y en lo que respecta al Pacífico, esta fijación de los hechos y su registro perdurable fue sustancialmente un logro europeo.[4] Pero ese drama de exploración y explotación se representó en un escenario ya poblado; y las prioridades de la exploración del Pacífico deben considerarse desde la perspectiva de un relativismo europeo, no como absolutos.

Para los europeos, en el breve intervalo que medió entre Colón y Magallanes (dejando al margen la confusión del propio Colón de sus «Indias» con «Catay»), donde ahora está el Pacífico existía sólo un vasto espacio innominado y desnudo entre lo conocido al oeste y lo conocido al este; simplemente la convexidad del globo, mayor o menor según uno siguiera las teorías más modernas (¡en verdad más

antiguas!) o las ptolemaicas sobre la forma de la Tierra. Pero para aquellos que vivían en sus costas continentales había una entidad objetiva: aquí, una misteriosa e ilimitada expansión de agua extrañamente salada; allí, una avenida para el comercio activo de litoral o marítimo, no oceánico. Y para los que vivían en las islas «desperdigados sobre su expansión azul como un puñado de confeti flotando en un lago»,[5] el océano era, si no una calzada, al menos una red de caminos locales con algunos nodos muy conocidos en un sistema extensivo pero cerrado. Evidentemente, no siempre había estado cerrado por todas partes, al menos no para una travesía de una sola dirección y tal vez única: los isleños tenían que haber llegado de alguna parte, aunque de dónde y cuándo era todavía motivo de disputas en ocasiones acaloradas.

Desde el Ecuador hasta las latitudes medias, los márgenes asiáticos del océano eran sede de grandes y antiguas civilizaciones, con duraderos estados que antecedían en mucho los sistemas políticos europeos dolorosamente erigidos a partir de las ruinas del imperio romano. Decenas de miles de años antes de los vikingos y Colón, unos hombres habían llegado hasta las costas del Este, desde Alaska a Tierra del Fuego, y allí, en las altiplanicies de México y Perú, también habían construido grandes ciudades e imperios muy organizados; los de Perú tenían incluso cierto poder marítimo. Desde ambos lados bien pudieron realizarse incursiones en el ignoto océano. Debido a las trayectorias de los vientos y corrientes, lo más probable es que las mismas se hubieran llevado a cabo desde las costas del Este excepto en el Norte, donde, en el corredor formado por la corriente Oeste-Este de Kuro Siwo y los vientos del Oeste, se han dado muchos antecedentes históricos de travesías involuntarias de náufragos del Japón.[6] Es cada vez más evidente que la cuestión no es tanto si los hombres realizaron algún tipo de travesía del Pacífico, como de preguntarse en qué medida lo hicieron, y si los contactos que se establecieron tuvieron profundidad suficiente como para dejar huellas culturales duraderas. Algunas de las técnicas metalúrgicas en el Nuevo Mundo, por ejemplo, parecen lo bastante específicas como para sugerir orígenes de China o del sudeste asiático.[7] Pero es muy difícil concebir viajes de regreso, y cualesquiera que fueren los lazos que una vez pudieron existir, en la época en que tuvo lugar el contacto con Europa se habían perdido «en la negra y abismal espalda del tiempo».

Lejos al Sur, la población de las islas oceánicas constituyó la última gran migración de la humanidad a un territorio previamente deshabitado: nuestro más temprano registro de radiocarbono data sólo de unos tres mil años. Aun así, es saludable pensar que sea cual fuere la combinación de accidente y propósito que la propició, «esta increíble aventura marítima se realizó en una época en que los marineros de Europa y Asia raramente perdían de vista la costa».[8] El logro de quienes

en fechas tan tempranas se aventuraron en el Pacífico oceánico (para distinguirlo del litoral) –«sobre esos mares nunca antes navegados»–[9], es indiscutible; no tanto las muy controvertidas cuestiones involucradas en su comprensión.

De nuevo al Sur, la gran isla de Nueva Guinea fue visitada, no simplemente avistada, por Jorge de Menezes en un plazo de treinta años desde el descubrimiento de Calicut por Vasco de Gama, pero, paradójicamente, merece el calificativo que le dio el historiador Gavan Souter en el título de su libro: *La última desconocida*. No fue hasta 1933, y sólo después de un previo reconocimiento aéreo, que el hombre blanco atravesó los selváticos y tremendamente erosionados flancos de su corazón montañoso central, para descubrir en la sabana de sus altiplanicies la existencia de vigorosos pueblos todavía anclados en la Edad de Piedra,[10] aunque sabemos de la existencia del hombre en Nueva Guinea hace veinticinco millones de años, y de una avanzada economía agrícola tres milenios antes de nuestro tiempo.

Y finalmente Australia, «la última de las tierras», desde un punto de vista geográfico y morfológico el más viejo de los continentes (considerado como un todo, y quizá con la excepción de la Antártida) y, sin embargo, para muchos de los primeros colonos europeos, un pensamiento tardío del Creador.[11] Aquí, de nuevo, el trabajo de los últimos años ha revolucionado nuestro concepto de la antigüedad del hombre en las regiones del Pacífico. Ahora no nos cabe duda de que el hombre se había establecido con firmeza en Australia entre veinticinco mil y treinta mil años atrás; en Tazmania, aislada por el crecido mar postglacial, «un pequeño universo de cuatro mil cazadores sobrevivió como heredero directo» de la cultura del Paleolítico «hasta que fue destruido en una generación por el hombre civilizado a principios del siglo pasado».[12] La antigüedad y la incapacidad de supervivencia se dan en marcado contraste con la posición de las islas.

A grandes rasgos, éste es el esquema de cómo era el lado del Pacífico del globo terráqueo de Magallanes. Cuando él se embarcó, los europeos mejor informados conocían los contornos de la mayor parte de las costas del Atlántico y tenían nociones –incompletas e imprecisas– de las Indias Orientales, junto con una sospecha del istmo de Panamá y algunas imágenes distorsionadas, aunque muy coloridas, de China. Las primeras crónicas sobre el Yucatán habían llegado a España, pero el conocimiento de lo que había de convertirse en Nueva España era todavía vago. El resto estaba fuera del alcance europeo, y el norte del Pacífico y la costa este de Australia siguieron así durante dos siglos y medio; y esos siglos añadieron poco al conocimiento de las islas, excepto alguna noticia de dudosa veracidad.

Sobre las fases más remotas de la larga historia del esfuerzo humano en los países que rodean el Pacífico existen todavía muchas lagunas, muchos misterios; y puede que volvamos a algunos de estos problemas en relación a Oceanía. Pero el ámbito de este libro en su conjunto se limita más en el tiempo, centrándose principalmente en la fase euroamericana, que, conviene recordarlo, incluso para las islas del Pacífico –la zona del globo más recientemente poblada– supone poco más de una décima parte de toda su extensión temporal. Para una justa evaluación de sus partes, esta fase de la expansión euroamericana, más que escasa en documentación, es embarazosa. El punto de partida ostensible parece claro: el viaje de Magallanes de 1520-21. Aun así, para investigar sus antecedentes debemos remontarnos a la antigüedad clásica, y específicamente a Ptolomeo el Geógrafo, que escribió hacia 150-160 d.C., y a Eratóstenes, en el siglo III, a.C.

## El globo encogido y el mar abierto

Ni el propósito ni el logro del viaje de Magallanes fueron demostrar que la Tierra era redonda; eso era de general conocimiento para la gente educada desde hacía siglos. Los nombres pintorescos que divulgaron Cosmas Indicopleusthes, «El viajero indio», y su libro *Topografía cristiana* (*c.* 540), pueden ser utilizados como un entretenimiento ligero en libros de texto elementales con demasiada facilidad; lo mismo puede decirse de su extraordinario modelo del mundo, semejante a un baúl anticuado con tapa redonda y una bandeja interior que correspondería al Firmamento. Esta entrañable extravagancia puede ser en parte responsable de la frecuente y errónea suposición de que hasta Colón y Magallanes tan sólo algunos heterodoxos dudaban que la tierra fuera plana, un error que persiste en nuestros días. [13] Si bien Cosmas tuvo muy poca influencia, y «las apasionadas declamaciones de un Lactancio o de un Cosmas son sólo opiniones personales» y no comprometían a la Iglesia,[14] también es cierto que la mayor parte de los primeros padres repudiaron la esfericidad, con mayor o menor convicción; pero algunos, y de éstos los más grandes, parecían dudar –Clemente, Orígenes, Agustín– o, como San Ambrosio y San Basilio, simplemente consideraban la cuestión irrelevante para la fe cristiana.

Pero el oscurantismo quizá nunca fue total y no duró. Ya Beda el Venerable (673-735) parece haberse inclinado por la teoría del globo. Aunque uno no puede estar seguro de si cuando un autor medieval habla de una Tierra «redonda» se refiere a un disco, o a una esfera, en general «hacia el siglo VIII la Iglesia parece haber olvidado sus primeras dudas sobre la forma de la Tierra y haber aceptado las más cuerdas opiniones de (la mayor parte de) los Antiguos»,[15] y hace setenta años Beazley escribió:

> Es casi innecesario repetir que la esfericidad de la Tierra,
> con tanta claridad afirmada por Bacon y tan delicadamente
> ilustrada por Dante, es en todas partes asumida por
> los más grandes estudiosos (en cuanto geógrafos),
> desde el siglo XIII, e incluso desde el XII.[16]

Desafortunadamente, aunque en el siglo XII William de Conches pudo replicar a los ataques histéricos que Cosmas dirigió a los creyentes en la esfericidad, afirmando que los partidarios de la Tierra plana eran «bestiales»,[17] todavía parece necesario repetirlo.

En la Edad que calificamos de Media para distinguirla de la Oscura, lo que en verdad se debatía era la cuestión, teológicamente mucho más seria, de las Antípodas: si había tierras al otro lado del globo, si eran accesibles, si alguien podía habitar en ellas. Aunque, como es usual con los Textos Sagrados de cualquier religión, estos podían ser interpretados de distintas maneras, nada de lo contenido en las Sagradas Escrituras era incompatible con una Tierra esférica. «También está establecido que el mundo no puede ser movido», Dios «colgó la Tierra de la nada»– ambos textos encajarían sin problemas en la teoría ptolemaica de las esferas; así «Dios se sienta sobre el círculo de la Tierra». Pero Adán era el padre de todos los hombres, y a los Apóstoles se les ordenó «id al mundo y predicad el evangelio a todas las criaturas»;[18] ¿y cómo podía ser eso si, como se sostenía generalmente desde la Antigüedad, [19] la tierra de los antípodas, de existir, estaría separada de Oecumene, el mundo conocido y habitable, por una zona tan tórrida que en ella la vida humana sería imposible? En tal caso, ¿cómo podían los antíctonos, o antípodas, si existían, ser hijos de Adán?

La disputa sobre las Antípodas fue más larga y dura que la que se entabló sobre el globo; de todas formas, en el siglo XII el concepto de las tierras de los antípodas parece haber sido muy generalmente aceptado; una tendencia poderosa de argumentación defendía que una masa de tierra en la zona austral era necesaria para preservar el equilibrio del globo. Algunos opinaban que esas tierras eran habitables, unos pocos que estaban habitadas –quizá (y era una creencia muy peligrosa) por una raza de hombres completamente distinta, no procedente de la semilla de Adán. De un lado, las noticias de Marco Polo y de los árabes que habían viajado al lejano sur de África ponían en entredicho las fronteras del norte de la zona supuestamente inhabitable; de otro, hombres del peso de Alberto Magno y Roger Bacon analizaron la cuestión a fondo y terminaron por defender la existencia de tierras habitables más allá de esa zona.[20]

No cabe duda de que durante siglos la gran masa de gentes analfabetas, si pensaban en ese asunto, se contentaban con vivir sus laboriosas vidas bajo la cúpula del cielo en una indefinida mitad de la Tierra; pero el pensamiento no se circunscribía a la especulación académica y los tratados en latín. Los viajes de aquel

genial impostor «Sir John Mandeville», escritos hacia 1350, se convirtieron en la más popular ciencia ficción de la Edad Media, el mayor éxito de ventas; pero al igual que los modernos escritores del género, Sir John se había documentado científicamente de forma extensa, aunque no selectiva. Mandeville, quienquiera que fuese, acumuló sus materiales de todas las fuentes accesibles, y éstas incluían trabajos sólidos como *De Sphaera* (*c.* 1220) de John Holywood o Sacrobosco, un manual estándar durante al menos trescientos años. El capítulo de los viajes sobre las diabólicas costumbres de las islas de Lamory (Sumatra) trata de forma concisa sobre el nudismo, la comunidad de mujeres y el canibalismo, y, a continuación, se sumerge en una demostración no sólo de que «la Tierra y el mar tienen forma y configuración redonda», sino también de que existían Antípodas habitadas y deshabitadas:

> En consecuencia afirmo que un hombre podría dar la vuelta al mundo, tanto por arriba como por abajo, y volvería otra vez a su país… Pues sabéis bien que los hombres que viven bajo el Polo Antártico están pie contra pie con respecto a los que viven en el Polo Ártico… Pues hasta la más pequeña parte de la Tierra y del mar tiene su contraria en el orden de las cosas que está en posición opuesta…

Y esto está escrito en un libro que se convirtió en «un referente de uso doméstico en once lenguas y durante cinco siglos», y ha perdurado en cerca de trescientos ejemplares manuscritos. [21]

No obstante, el miedo, sobre todo un miedo popular, de la zona tórrida persistió durante mucho tiempo y había que tenerlo en cuenta. Para la Antigüedad, los obstáculos eran un calor abrasador, desiertos, vastas montañas, si bien en algunas versiones sobre el mundo habría un mar ecuatorial. En la Edad Media, los mares, más allá de los límites conocidos, eran considerados diabólicos, moradas de un horror inexpresable:

> Las profundidades se pudrieron: ¡Oh, Cristo!
> ¡Que esto haya sucedido!
> Sí, cosas viscosas se arrastraron con sus patas
> sobre el mar cenagoso.[22]

Esos terrores se atribuían de forma especial a los mares que podían constituir una esperanza de una vía marítima hacia las Indias alrededor de África. La fuente principal de estos cuentos de misterio y espeluznada imaginación parece ser árabe: entre el siglo X y el siglo XIV escritores de la talla de Masudi, Idrisi, e Ibn Jaldun tildaron al océano del Oeste de «verde mar de la oscuridad», cenagoso y a la vez barrido por la tempestad, envuelto en densa y perpetua penumbra; en él, los barcos podían ser arrastrados a sus pavorosas profundidades por algún monstruo de múltiples tentáculos, e incluso (tal vez) por la gigantesca mano del propio Satán.[23]

La experiencia, más que la teoría, disipó ese mito; sin embargo, durante quince años, entre 1419 y 1434, el bastión de cabo Bojador, la «protuberancia», rodeado de traicioneros bancos de arena, arrecifes y corrientes, representaba un *ne plus ultra* para las incursiones portuguesas hacia el Sur.[24]

Ptolomeo es convencionalmente conocido como el Geógrafo, pero ése no fue su papel hasta finales de la Edad Media: durante la mayor parte de los siglos anteriores fue el gran cosmólogo del *Almagesto*, con su complejo sistema de los epiciclos para explicar los movimientos de los cuerpos celestes. Su trabajo geográfico era conocido por los árabes, pero apenas tuvo repercusión en el mundo cristiano.[25] Sin embargo, en 1406 se realizó en Italia una traducción de su *Geographia,* directamente del griego, y todavía se conservan más de cuarenta manuscritos en una u otra lengua; la obra se imprimió en 1475.[26] La principal característica de la obra de Ptolomeo, excelente en su teoría, era su introducción de un sistema de coordenadas para cerca de ocho mil lugares en todo el mundo entonces conocido; dada la carencia de instrumental técnico, las longitudes, en particular, no podían ser más que muy burdas aproximaciones, a menudo tremendamente incorrectas, incluso las relativas al Mediterráneo. Pero emanaban un aire espurio de precisión y a partir de entonces pudieron construirse mapas, o reconstruirse (Lámina I).[27] Estos mapas tuvieron una gran influencia en el pensamiento geográfico del siglo XV y, para los españoles bajo la influencia de Colón, incluso más tarde.[28]

*Lámina I.* MAPA PTOLEMAICO DEL MUNDO. Ver comentario en páginas 40-43. Extraído de la Crónica de Nürnberg, hacia 1480. BNA.

Por un feliz error científico, tal vez el más fructífero de la historia, Ptolomeo rechazó la más que aceptable estimación de la circunferencia del globo realizada por Eratóstenes cuatrocientos años antes, y aceptó un valor demasiado pequeño en cerca de una sexta parte.[29] Cometió ese error al inflar la extensión longitudinal del Oecumene, desde las islas Afortunadas (las Canarias) hasta la tierra de los Seres o China, atribuyéndole no menos de 180º, la mitad de la circunferencia de la Tierra, en vez de la distancia real de unos 140º y, además, no fijó un límite al Este para China, de manera que la tierra de Eurasia podía extenderse hacia el Este indefinidamente. De este modo, redujo el globo en una sexta parte y luego alargó Eurasia, en las latitudes relevantes, proyectándola sobre una mitad (o más) de ese globo reducido, en vez de sobre sus dos quintas partes. Colón, como veremos, incluso aumentó eso; tenía otras autoridades, pero sin la de Ptolomeo –como si dijéramos su punto de partida básico– es dudoso que hubiera logrado apoyo para su viaje.

La idea de que se podía llegar a Asia navegando hacia el Oeste desde Europa procede de un antiguo y respetable linaje; de hecho, la primera sugerencia la hizo el propio Eratóstenes.[30] Pero su obra sobrevivió sólo en fragmentos citados por otros autores y no tuvo influencia sobre la Edad Media, con la excepción de que a través de Macrobio (*c.* 395-423), su cálculo del tamaño del globo fue ampliamente aceptado; pero Roger Bacon, por ejemplo, siguió a Ptolomeo en su idea de que la distancia entre España y «el comienzo de las Indias» era relativamente pequeña.[31] Más importante fue el redescubrimiento virtual de la *Geographia* después de 1406, de hecho uno de los episodios más relevantes de la historia intelectual.

Pierre d'Ailly, cardenal de Cambray, hacia 1410 elaboró su *Imago Mundi*, un meticuloso compendio de la geografía académica de su tiempo. Hacia 1414 pudo acceder a una versión latina de la *Geographia* de Ptolomeo y se apresuró a explotar esta nueva fuente en nuevos trabajos de geografía, que conformaron una parte importante de la documentación de que dispuso Colón. Ptolomeo citó, aunque no aceptó, el punto de vista de su predecesor, Marino de Tiro, según el cual la extensión del mundo habitable era por lo menos de 225º de longitud; y Marino tampoco puso límite a la extensión de Eurasia hacia el Este.[32] Colón se aferró a esta extensión –casi dos tercios en vez de la mitad– y por el procedimiento de ajustar toda variable o incertidumbre a sus propios deseos, acabó calculando la distancia entre Canarias y Cipango (Japón) en 4.445 insignificantes kilómetros, muy por debajo de una cuarta parte de la distancia real. ¡Marino situó China en el lejano este de Hawai; Colón acercó Japón a las islas Vírgenes![33]

El efecto de las especulaciones geográficas del siglo XV fue, pues, la concepción de un mundo mucho más manejable, al menos en dimensiones, que el real.

Otro aspecto del sistema de Ptolomeo, sin embargo, fue mucho menos conveniente. Era la teoría de que las costas del sur de Asia se curvaban describiendo un gran arco hasta unirse con África, haciendo del océano Índico un mar cerrado. Aceptar esta tesis suponía un paso atrás, pero, por fortuna, su incidencia fue muy superior en los círculos académicos que en el mundo de los negocios.

Los compiladores geográficos de la Baja Edad Media en general despreciaron las informaciones de primera mano de los libros de viajes que estaban a su alcance. Mandeville, un «escritor popular», por supuesto llegó a todo el mundo, pero aunque se produjeron excepciones (como la mención que hizo Bacon de la misión de William de Rubruck ante el Gran Khan), los eruditos, en general, prefirieron dedicarse a elaborar innumerables refritos de las autoridades clásicas, entreveradas con material procedente de las vastas y confusas compilaciones del oscuro medievo. Mediante el análisis crítico de tesis clásicas conflictivas los grandes escritores alcanzaron cierta originalidad, pero ello fue más en la dirección de la especulación cosmográfica –las Antípodas, el Oecumene– que en la topografía geográfica. Marco Polo no era tan universalmente despreciado o ignorado como sugiere la tradición –el número de sus manuscritos, no inferior a ciento diecinueve, da fe de ello–. Hacia el siglo XV, sin embargo, empezaba a ser tomado más en serio, especialmente su exagerada versión de la riqueza de Cipango, que no había visto. Su libro fue estudiado no sólo por Colón, sino también por el príncipe Enrique; un manuscrito de Marco Polo le fue regalado a su hermano Dom Pedro por el Dux de Venecia.[34] En cualquier caso, el tono general de la geografía académica era excesivamente libresco.

Pero junto al clero, aunque fuera del mundo de los negocios con poca relación con éste, estaban los comerciantes. Ptolomeo, como J. H. Parry subraya, era a un tiempo estimulante y esclavizador:

> La actividad exploradora de finales del siglo XV y principios del XVI estaba dominada por un pequeño grupo de hombres, habitualmente ocupados en tareas difíciles y peligrosas. En su mayor parte no eran gente cultivada. La recuperación de los saberes antiguos que caracterizó al siglo XV les llegó sólo de segunda mano; ésa, sin duda, fue la razón por la que no se sintieron intimidados por Ptolomeo.[35]

Pero mucho antes esos hombres, quizá bajo encomiendas menos regulares, habían abierto nuevas rutas o retomado algunas antiguas: el propio Polo es testigo de ellos, así como su sucesor Pegolotti, quien recomienda a un comerciante que viaja por el continente a Asia Central elegir a una mujer de Crimea como coci-

nera y concubina (no tiene obligación de ello, pero la vida le será más fácil de ese modo).[36] «Debemos considerar a este tipo de gente humilde como los principales profesores y mediadores» entre el islam y el cristianismo; [37] además de concubinas, esos individuos obstinados, observadores profesionales, adquirieron gran cantidad de sólidos conocimientos geográficos mediante la relación con sus semejantes, de todas las razas y credos, en los puertos y caravasares desde la Crimea al Nilo. Sin duda, debía de estar incluida la información de que la costa africana se extendía por el Sur más allá del más remoto cabo de Ptolomeo.

La tradición cartográfica árabe parece haber representado siempre a África rodeada de agua en el Sur y esa tradición se recoge en el mapa del mundo de Sanuto, elaborado entre 1306 y 1321; pero se trata de «mapas-disco», reminiscentes del tipo «T-O», común en la Alta Edad Media y de valor limitado como prueba de verdadero conocimiento. Es en verdad extraordinario el Portulano Laurentino de 1351-70, que, como Beazley dice, se halla «entre las cosas desconcertantes de la historia» –si pudiéramos aceptarlo en su integridad, lo cual es imposible. Muestra un contorno de la totalidad del continente de África que es asombrosamente acertado y, sin embargo, ningún viaje real o incluso legendario –en todo caso, desde el viaje fenicio del Este al Oeste, narrado por Herodoto– puede explicarlo; lo más probable es que todo lo que está al sur de cabo Non, o como mucho de Sierra Leona, sea una adición posterior hecha bajo influencia portuguesa.[38] También es oportuno recordar a los hermanos Vivaldi, que navegaron desde Génova en 1291 para buscar la ruta marítima del comercio de las Indias. Probablemente, no fueron los primeros que se aventuraron al sur de la costa de Mauritania, para no volver.

Hacia 1457-59, el mapa genovés del mundo y el de Fray Mauro muestran África como una península y al océano Índico como un mar abierto, no cerrado; y medio siglo antes de que el mapa ptolemaico se imprimiera, los hombres del príncipe Enrique despreciaron el punto de vista ptolemaico, según el cual África se curvaba para unirse a la India.[39] Las complejas reivindicaciones de precedencia que hicieron los castellanos, franceses, genoveses, portugueses, e incluso (tal vez) un matrimonio inglés,[40] con relación a las islas situadas al este del Atlántico y en las opuestas costas africanas no nos conciernen. Lo que es significativo es la campaña portuguesa al sur de la costa oeste, iniciada poco después de la captura de Ceuta a los moros en 1415 y, aunque ocasionalmente interrumpida por otros intereses políticos, mantenida con notable constancia hasta obtener un éxito total a finales de siglo. Consecuencia de la misma fue la adquisición de un conocimiento preciso sobre vientos, corrientes y rutas marítimas, en especial las voltas o rutas de regreso, que estaban muy alejadas de la costa: la gran incursión hacia el Oeste de Vasco de Gama en su viaje al Cabo fue quizá menos arriesgada y mejor preparada de lo

que se dice. Por supuesto, esta campaña fue la gran empresa del infante Don Enrique –el calificativo de «el Navegante» es una nota espuria del romanticismo inglés–. Resulta exagerado institucionalizar el grupo que Enrique formó a su alrededor en una formal «Academia de Sagres»; pero sí cabe remarcar que la misma incluyó varios de los cosmógrafos y navegantes mejor informados y más expertos de la época; algunos de sus eruditos eran judíos en estrecho contacto con la tradición árabe. Sin duda, los motivos eran mixtos: la Cruzada contra los moros, la ventaja geoestratégica de contar con fortalezas en Marruecos, la propagación de la fe, el oro, los esclavos, la aventura, la fama, la curiosidad intelectual. «Oro de Guinea», esclavos, marfil y la inferior pimienta «malagueta» de África occidental hacía tiempo que podían ser obtenidos en los puertos del Mediterráneo de comerciantes musulmanes, pero a un precio. Y el deseo de eliminar a esos intermediarios fue ciertamente un factor. Sería difícil determinar cuándo el comercio, especialmente el comercio de especias, pasó a ser preponderante, pero la bula papal *Pontifex Romanus* de enero de 1454 menciona de forma específica la intención de Enrique de circunnavegar África, aunque en un contexto de lucha contra el infiel más que de comercio. Sin embargo, aunque D. Enrique «ciertamente estaba imbuido de fervor religioso… pasados los primeros años de su carrera era, ante todo, el administrador de una empresa económica de importancia nacional y consecuencias internacionales».[41]

Alfonso X el Sabio, rey de Castilla desde 1252 hasta 1284, notable mecenas de las letras a la par que erudito, patrocinó la revisión de las tablas astrológicas ptolemaicas y se le atribuye el dicho de que, de haber sido consultado, habría planificado un universo más simple y ordenado.[42] Fue tal vez adecuado que la ruptura definitiva de la barrera ptolemaica entre Europa y las Indias fuera practicada por el acérrimo rival de Castilla, Portugal, apenas un siglo después de Aljubarrota, el «Bannockburn»⋆ que quebró el dominio castellano sobre el más pequeño reino. En 1488 Bartolomé Díaz navegó mucho más allá del cabo Tormentoso, su cabo de las Tormentas, bautizado de nuevo por el rey Dom João II como cabo da Boa Esperança.[43] El camino hacia las Indias quedaba expédito.

## El trasfondo europeo

Europa se hallaba todavía bajo la sombra de la Peste Negra cuando el

⋆*N. Trad*: La batalla de Bannockburn entre Inglaterra y Escocia tuvo lugar en 1314, y en ella las tropas escocesas de Roberto I derrotaron al ejército inglés de Eduardo II, poniendo fin a las pretensiones inglesas de controlar el norte de Inglaterra.

príncipe Enrique auspició los primeros y modestos viajes que conducirían, en cien años justos, a la primera vuelta del hombre alrededor del mundo. La plaga había diezmado en una cuarta parte o más la población de la Europa occidental,[44] y la recuperación de la cólera de Dios, o la picadura del mosquito, se había visto obstaculizada por las guerras humanas. Cualesquiera que fuesen las causas de la súbita, aunque tímida, expansión europea más allá de los límites conocidos de la Tierra, el exceso de población no era una de ellas.

El *leit-motiv* político de la mayor parte del siglo XV en Europa, y en la mayoría de sus naciones, era la desunión y las luchas intestinas; y ello a la vista de los continuos avances de los turcos otomanos, quienes antes del inicio del siglo ocupaban gran parte de la península de los Balcanes (hasta Bosnia, inclusive), Grecia y las islas Jónicas, e, incluso –brevemente– Otranto, en la misma Italia. Ni siquiera la amenaza más manifiesta podía procurar alianzas que no fueran locales y temporales dentro de la Cristiandad; los años desde 1402 hasta 1454, cuando «un esfuerzo italiano concertado» podía haber salvado a Europa de los turcos, «fueron consumidos por tres de las más ricas y avanzadas comunidades del mundo (Florencia, Milán, Venecia) en una contienda que no tenía ninguna trascendencia para la civilización».[45] Pío II murió en Ancona esperando en vano que las galeras de Venecia lo llevarán a su cruzada, y la pronta recuperación de Otranto se debió más a la muerte inesperada de Mohamed II que a la modesta liga local formada para reconquistarlo.[46]

En el Sacro Imperio Romano, la muerte en la hoguera de Jan Huss en 1415 dio lugar a veinte años de guerras husitas; y el largo reinado de Federico III (1440-93) fue un periodo de debilidad interna y amenazas constantes de los territorios fronterizos –Borgoña, Polonia, Bohemia, Hungría– que sólo remitieron, hacia el final, con el matrimonio de su hijo Maximiliano que le aportó la mayor parte de los dominios de Borgoña y abrió el camino al rígido y desmesurado poder de Carlos V. En 1415, Inglaterra, de nuevo seducida por el engañoso espíritu de la canción de Agincourt⋆, se embarcó en la apuesta fatal de la conquista de Francia; y cuando ese sueño se quebró, se sumergió en su propia guerra de los treinta años, que, por amarga ironía, ha recibido el caballeresco, casi idílico, título de la guerra de las Rosas. Mucho después de la guerra de los Cien Años algunas de las más ricas provincias de Francia –Normandía, Gasconia, la propia Île de France– seguían devastadas, y algunas zonas prácticamente habían revertido a la barbarie.[47] La recupe-

⋆*N. Trad*: En la batalla de Agincourt, de 1415, entre Inglaterra y Francia, un diezmado y maltrecho ejército inglés venció al francés, cuatro veces superior en número de tropas.

ración, bajo Luis XI, fue lenta y dolorosa, estorbada al principio por las ambiciones y arrogancia de Carlos de Borgoña, el Audaz; y el poder tan cuidadosa como poco escrupulosamente construido por Luis pronto fue despilfarrado por Carlos VIII en la aventura de las guerras italianas. En la península Ibérica, tanto Aragón como Castilla estaban en la ruina como consecuencia de endémicos conflictos dinásticos y feudales, que se prolongaron hasta la unión de las dos coronas en 1474. Sólo Portugal parece haber escapado a las guerras internas, salvo por un breve y ligero episodio en 1448-49. Que la Corona de Castilla se uniera a la de Aragón y no a la de Portugal fue tal vez producto de un azar de accidentes dinásticos.

Sin embargo, bajo esta agitada superficie de futilidades aparatosas y sangrientas de príncipes y duques y obispos, fluía el río constante del comercio, expandiéndose a nuevos elementos capaces de moldear un nuevo mundo. La caída de Constantinopla estuvo muy lejos de cerrar el tráfico comercial con Asia –había un poder islámico nuevo, el de los sultanes mamelucos en Egipto hasta 1517– pero, pese a cierta «contracción del tráfico mercantil mediterráneo»[48], Venecia y Génova todavía enviaban sus grandes navíos a los puertos del Norte, y esas flotas tenían un efecto multiplicador:

> …Una súbita afluencia de fuerzas vitales a la periferia del continente europeo enfrentada al océano Atlántico. Una ruta marítima (entre el Mediterráneo y el mar del Norte) presuponía concentraciones de mano de obra, inversiones de capital y cambios de moneda aceptables; presuponía también una organización, el adiestramiento de marineros, el establecimiento de puertos de escala en rutas muy largas (en Sevilla y, sobre todo, Lisboa)… Era precisa una división de responsabilidades si estos intercambios habían de producirse de forma expeditiva y creciente. Un capitalismo (mercantil) joven y alerta favoreció estas relaciones comerciales.[49]

El capitalismo de la época puede que fuera joven, pero estaba lejos de ser primitivo, y no se limitaba al tráfico de mercancías. Si bien la mayor parte de la manufactura se hacía literalmente a mano, las grandes industrias textiles en Flandes e Italia hacía tiempo que estaban controladas por grandes empresarios que distribuían el trabajo parcelado entre los artesanos que trabajaban en sus casas, una forma de organización que, en la escala del tiempo, podía ser considerada como de producción en serie. Pero algunas industrias requerían una instalación centralizada: un gran barco veneciano, por ejemplo, podía pesar más de 1.000 toneladas y era una máquina extremadamente complicada, y los astilleros estatales de Venecia requerían abundante mano de obra especializada. Nuevas industrias, como la imprenta y la

fundición de armas y la extensión de la minería hasta niveles más profundos, requerían innovaciones de tipo organizativo y tecnológico.[50] Los Fugger empezaron simplemente como comerciantes textiles y se pasaron a las finanzas; el segundo Jacob Fugger (1459-1525) organizó un eficaz circuito económico mediante el cual prestaba dinero a los Habsburgo con la garantía de las rentas mineras, y de esta manera aseguraba las propias minas y la obtención de más dinero para ulteriores préstamos…[51] Los monopolios y cárteles ya eran incipientes. En tanto que banqueros financieros de las guerras de Carlos V, los Fugger eran el poder detrás del trono imperial; casi, la primera multinacional.

«De todas las economías, (la europea) era la más impregnada de las técnicas monetarias, utilizando tanto monedas como otros medios de cambio», de modo que ya en el siglo XV Europa «se había establecido en el centro de una vasta, aunque débil, economía mundial».[52] Este temprano liderazgo en materia económica ciertamente contribuyó no sólo a la organización de los descubrimientos en el aspecto específico de respaldo financiero, sino también a la creación del clima que los impulsó. Toda acción tenía su acción refleja; el oro hizo posibles más guerras, éstas acrecentaron la necesidad de más oro. La gran empresa de la última parte del siglo en Inglaterra, Francia y España fue controlar a la turbulenta nobleza. El costo de las armas fue un factor limitador de los atractivos que pudieran tener las guerras con fines privados; cuanto mayor fuera el dirigente, mayores eran los créditos requeridos para armas y hombres. Banqueros y monarcas eran aliados naturales.

Hacia 1435, pues, encontramos en Occidente cuatro estados relativamente bien construidos y crecientemente «nacionales»; y, si Inglaterra era todavía relativamente débil y estaba aislada y Francia se había embarcado en la aventura italiana, Portugal y España, situadas en el mismo vértice de los vientos alíseos del Oeste, de vital importancia para el desarrollo de las rutas oceánicas, se hallaban en buena posición para iniciar la expansión.[53]

Sin embargo, debemos precisar Castilla, en vez de España, pues Aragón todavía estaba estaba muy implicado en el oeste del Mediterráneo, y el reino de las Dos Sicilias aún pertenecía a su Corona. De hecho, la conquista americana fue una prerrogativa casi exclusiva de Castilla, y hasta 1596 esa restricción tuvo fuerza de ley (a menudo infringida).[54] Portugal, como hemos visto, había disfrutado de todo un siglo de paz doméstica tras el levantamiento nacional (1383-85) que instauró en el trono a la bastarda, pero capaz, Casa de Aviz, un levantamiento de la burguesía y de la *arraia-miuda* o *menu peuple*, más que de los nobles, que temían «afrontar a un señor tan grande como el rey de Castilla».[55] La Corona y el pueblo estaban pues de acuerdo y el dinamismo resultante –«había felicidad en ese amanecer…»– que

todavía resuena en las páginas de la *Crónica de D. João I* de Fernão Lopes, unido al muy inusual espíritu de equipo del príncipe Enrique y sus hermanos, los nietos de Juan de Gante, proporcionaron un medio muy estimulante para el gran designio. Y una razón de la prioridad portuguesa en la verdadera ruta a las Indias puede ser la sugerida por Livermore: el descubrimiento hubo de esperar hasta que la tecnología marítima estuvo preparada, pero una vez lograda,

> Tal vez un obstáculo aún mayor fuera la simple costumbre de viajar dirección este para ir al Este. Sólo una nación que no tuviera la vista puesta en las rutas comerciales convencionales del Mediterráneo podía prever que el camino más corto hacia el Este pasaba por el Sur.[56]

Como demostrará lo que sigue a continuación, los portugueses le habían tomado la medida a Ptolomeo en mucho mayor grado que los españoles.

## La atracción de Asia

Desde las Cruzadas, Europa imaginaba a Asia como una tierra de maravillas y abundancia. Las relaciones comerciales entre el mundo mediterráneo y el Oriente existían desde hacía mucho tiempo, aunque se vieron sujetas a muchas vicisitudes y en ocasiones prácticamente se interrumpieron. Los cronistas romanos, en particular Plinio el Viejo, lamentaron la sangría de metales preciosos hacia el Este a cambio de lujos decadentes –sedas, especias, perfumes–, y en tiempos grecoromanos se estableció una activa ruta marítima vía el mar Rojo hacia las costas del mar de Arabia. Da testimonio de esto no sólo el «manual para navegantes y comerciantes»[57] conocido como *Periplo del Mar Eritreo*, sino también el descubrimiento cerca de Pondicherry de un depósito de mercancías para el viaje de retorno desde el Mediterráneo –a juzgar por el gran número de ánforas, la mayoría de vino–.[58] Alejandría era el principal almacén para el comercio marítimo, Antioquía, para el tráfico terrestre, principalmente en sedas de la China. Más tarde, Bizancio monopolizó un tráfico en menor escala, pero, mientras el contrabando de huevos de gusanos de seda en tiempos de Justiniano redujo la dependencia de la seda china, las especias continuaron siendo un monopolio asiático.

Aunque la temprana expansión del islam desde Antioquía hasta el Magreb (Marruecos) puede no haber tenido los catastróficos y catalíticos efectos que le atribuye Henri Pirenne en *Ciudades medievales*, indudablemente produjo un declive en los contactos comerciales, sobre todo en el oeste del Mediterráneo. La consolidación del poder musulmán tuvo un efecto ambivalente: de un lado, las

Cruzadas pusieron a los francos del Oeste en contacto directo con Levante e incrementaron la demanda de mercancías orientales de lujo; del otro, impidió en efecto una comunicación directa del Oeste con las tierras situadas al este de las estrechas costas de los reinos cruzados. Hasta el siglo XIII, las ideas europeas sobre el Asia que se extiende más allá del Eufrates eran en extremo vagas y distorsionadas, muy por debajo del conocimiento del mundo grecorromano.

Tras las invasiones de los mongoles, se produjo una nueva apertura hacia el Este; después de su reflujo desde las fronteras del Sacro Imperio Romano hasta sus estepas ancestrales, la imagen de los mongoles ante los ojos europeos cambió, en un tiempo sorprendentemente corto, de la de unos monstruos ávidos de sangre a la de unos pueblos civilizados, aliados potenciales en la lucha contra la amenaza más cercana de los selyúcidas de Turquía. Entre 1245 y 1253 cuatro misiones, diplomáticas y evangelizadoras, fueron enviadas a la corte del Gran Khan.[59] No obtuvieron mucho éxito en sus principales objetivos: la secta herética cristiana de los nestorianos estaba firmemente establecida en el Este, y ese gran potentado cristiano, el Preste Juan, demostró ser singularmente elusivo. Pero los emisarios, personas cultivadas y concienzudos cronistas, trajeron de vuelta gran cantidad de información útil, así como agradables fantasías, y el comercio pronto siguió a la cruz. Después de los Polo, un nuevo mundo se abrió a los mercaderes de Venecia y Génova, los últimos desde sus avanzadas bases de trabajo en Crimea. Durante cerca de un siglo, a partir de 1250, la «paz mongol» de Kublai Khan y sus sucesores mantuvo un orden férreo sobre la vasta área que se extiende del Volga a Catay, y, cuando Pegolotti escribió su manual, hacia 1340, las largas rutas de las caravanas todavía eran seguras «de día o de noche», y probablemente más seguras que muchos de los caminos reales de Europa. Sin embargo, más tarde, en el siglo XIV, el enorme pero insustancial imperio se resquebrajó y Asia entró en un periodo de turbulencia simbolizado por la figura diabólica de Timur Lenk, Tamerlán el Grande. Pero en su punto álgido, las relaciones comerciales italianas se extendían desde Noruega hasta China, aunque su función era principalmente la de intermediarios; sólo una pequeña parte del tráfico del este de Levante estaba directamente en manos de italianos, pese a la presencia de mercaderes genoveses en India y China.

Seda y especias eran las materias primas del comercio, aunque por supuesto también había tráfico de otros productos de gran valor y pequeño tamaño –lujos como gemas, tintes, drogas, tejidos de brocado fino–. Las sedas chinas y persas tenían mejor reputación que las producidas en Europa; el comercio de las mismas parece haberse realizado principalmente por tierra y estaba en manos genovesas. Dada

la monotonía de los alimentos accesibles en Europa, la necesidad de preservar la carne de los animales sacrificados para el invierno y la mala calidad del vino (que a menudo necesitaba tratamiento para ser bebible), las especias bien pueden haber sido consideradas como una necesidad vital para gentes cuyo nivel estaba por encima de la mera subsistencia del campesinado; en particular, la pimienta se precisaba en grandes cantidades para el «salado» invernal de la carne. Venecia era el gran mercado de las especias, compradas principalmente en Alejandría a los mercaderes musulmanes. Pero en el siglo XV, este gran tráfico se vio crecientemente entorpecido por obstáculos políticos; no sólo inestabilidad en las rutas terrestres, sino también obstrucciones en las salidas levantinas y bizantinas hacia el Mediterráneo.

Inestabilidad en Asia; la emergencia de un nuevo poder turco bajo los osmanlíes, más duros y eficientes que sus predecesores selyúcidas; las devastadoras incursiones de Tamerlán –todo esto comportó severas dificultades económicas a viejos estados del sudeste de Asia como Persia y Egipto–. Veinticinco años antes de la caída de Constantinopla, el sultán de Egipto «nacionalizó» las exportaciones de pimienta, elevándose su precio en Alejandría por encima de un sesenta por ciento; un intento de boicot veneciano en 1480 se malogró ante amenazas de violencia.[60] Bizancio llevaba aislado tanto tiempo por el poder otomano que su caída en 1453 se limitó a rubricar un hecho consumado; pese a estar largamente anunciado, el golpe psicológico a la Cristiandad fue grande, pero no lo suficiente como para imponer una unidad aceptable. Económicamente, significó el fin de los especiales privilegios comerciales que tenían en Bizancio los venecianos y genoveses, y para estos últimos (comprometidos por su caballerosa actuación en los últimos días de la ciudad cristiana), la pérdida de sus colonias del mar Negro: Caffa, la moderna Fedosia, cayó en manos de los turcos en 1475. Además, antes del notorio aumento de la producción de plata europea que se inició hacia 1450, la producción de metales preciosos en Europa estaba disminuyendo,[61] mientras Egipto y Turquía endurecían las condiciones de venta. Venecia se encontró así en la posición paradójica de ostentar un monopolio presionado, en uno de sus extremos, por la desconsiderada subida de precio por los suministradores, y, en el otro, por una encogida capacidad de compra de los clientes. Sin embargo, en esa época los lujos asiáticos eran necesarios en Europa –al menos para las expectativas de nivel de vida de sus clases dominantes–.

La capacidad de maniobra dentro del sistema comercial establecido era, pues, escasa y, en apariencia, cada vez más reducida; la capacidad de maniobra fuera de las rutas establecidas era ilimitada o, al menos, sólo estaba limitada por la ignorancia y el miedo a lo desconocido. Pues entonces la Europa del Oeste ya disponía de

los medios tecnológicos y organizativos capaces de romper el cerco, y una necesidad creciente de hacerlo. Los instrumentos estaban a mano y sólo se requería coraje e imaginación para llevar a cabo esa tarea revolucionaria.

## Navegación y barcos del Renacimiento

La construcción de barcos experimentó una revolución crucial en el siglo XV, aunque la vital adopción del timón de popa era anterior en al menos dos siglos. Esta revolución nació de una fructífera interacción entre las tradiciones de los mares Mediterráneo y del Norte. Los constructores ibéricos, en particular los de Vizcaya, tuvieron un papel relevante en este desarrollo, sin el cual los descubrimientos habrían sido imposibles.[62]

Las naves a remo mediterráneas oscilaban entre las ligeras galeras de guerra y los enormes galeones venecianos que navegaban a Southampton y a Brujas: con tres mástiles y aparejados con velas latinas, usaban sus bancos de remos en las calmas y para entrar o salir del puerto, eran no sólo los más grandes, sino también los barcos más seguros de la época –¡al menos fuera de los mares chinos!– y por ello los preferidos por pasajeros y cargas valiosas. Los transportes de cargas menores se realizaban en su mayoría mediante pequeñas o medianas embarcaciones aparejadas con velas latinas, rápidas y manejables, especialmente bajo vientos ligeros. Las quillas eran curvadas, por ello las naves no podían ser simplemente varadas en la playa ni dejar que se encallaran con la marea, sino que hacía falta llevarlas a la arena; eso no suponía un inconveniente tan grande en el Mediterráneo, un mar casi sin mareas, como en el Atlántico, aunque dificultaba la carenadura. Una limitación más importante tanto de los barcos a remo como de los aparejados con vela latina, en los viajes largos, era que requerían grandes tripulaciones, con la consiguiente reducción de la carga de pago. Por otra parte, la carabela de construcción mediterránea, con tablas de madera encajadas por los filos y atornilladas o clavadas a las cuadernas, era superior al sistema de tablas imbricadas en tingladillo de los barcos del Norte, y, en el siglo XVI, el tingladillo fue abandonado excepto para los pequeños barcos costeros y, en ocasiones, para trabajos de la cubierta.

El barco mercante norteño estándar era el *cog*, más amplio que sus equivalentes mediterráneos, más preparado para mares bravos y, con su quilla recta, capaz de sobrellevar las mareas sin daños. En el siglo XIV el *cog* tenía usualmente un solo mástil con una única vela cuadrada, pero de continuo se hacían mejoras en sus aparejos y en los sistemas de manipulación de las velas. Las velas cuadradas requerían menos marineros en los barcos grandes –para una nave de 250 toneladas, bastaban

unos veinte hombres, contra los cincuenta que precisaba una nave de vela latina–. Por ello, para las cargas voluminosas en cuyo transporte la velocidad no era un factor primordial, como en el muy importante transporte de alumbre, la vela cuadrada era la utilizada como norma en el Mediterráneo, excepto por los pequeños barcos costeros de pescadores, y sus ventajas sobre la vela latina en las tempestades del Atlántico pronto fueron reconocidas: las velas cuadradas eran mucho más manejables y fáciles de plegar bajo vientos fuertes que las latinas con su gran extensión. Pero el Norte, a su vez, comprendió la ventaja de tener más de un mástil: tanto un palo de trinquete como uno de mesana facilitaban mucho las maniobras. De esa forma, hacia 1430 se desarrolló una sorprendente variedad de híbridos, en un principio sobre todo por los vascos; las diferencias técnicas son de gran interés para los *cognoscenti*.[63] El resultado final, el gran barco estándar durante la mayor parte del siglo XVI, fue la carraca: tres mástiles, con una mesana de vela latina, elevados castillos de popa y una gran escotilla central de carga. Así eran la *nao* de la carrera de los españoles, y la *nau* de la *carreira* de los portugueses, que navegaron a las indias occidentales y orientales respectivamente. Hacia 1590 esos barcos en ocasiones excedían de 1.500 toneladas, aunque los tonelajes de 700 a 1.000 fueran los usuales; esas cifras habían sido superadas por las embarcaciones chinas dos siglos antes y es saludable reflexionar que tres de los elementos esenciales para la navegación oceánica de los grandes barcos –la brújula, los mástiles múltiples y el timón axial– existían en China mucho antes de que fueran adoptados por Europa. Aunque su introducción y desarrollo en Europa se produjeron probablemente de forma independiente, el rápido florecimiento del diseño europeo de barcos a partir de 1450 puede deber algo a las innovaciones chinas recibidas a través de los árabes del océano Índico.[64]

A principios del siglo XVI se propagó una fiebre competitiva en la construcción de prestigiosas «naves reales» como la *Henry Grace à Dieu*, que pudo haber tenido cuatro mástiles, con tres gavias en el palo mayor y magníficas velas. Más útil fue la invención de las portas hacia 1501-02, lo que significó que se podía cargar un armamento mucho más pesado, cañones capaces de dañar mástiles y cascos, en lugar de armas ligeras esencialmente antipersonales montadas sobre elevados «castillos» en la proa y en la popa.[65] El futuro estaba no en los grandes barcos de exhibición sino en el galeón, desarrollado como un especializado barco de guerra, con castillos más bajos (especialmente el de proa) y de líneas más finas que la carraca. Usualmente de entre 250 y 500 toneladas y capaz de cargar hasta cuarenta cañones, algunos galeones alcanzaron las 800 o las 1.000 toneladas a final de siglo (Lámina II).[66] Los galeones escoltaban las flotas comerciales españolas que se diri-

gían a América, y no transportaban ninguna carga salvo lingotes de oro, aunque la importantísima ruta Manila-Acapulco era cubierta por «el Galeón». Otra gran evolución de finales del siglo XVI fue el desarrollo de velas más eficaces, que incluían gavias en todos los mástiles excepto la mesana, que retuvo mucho tiempo su vela latina, y también juanetes.

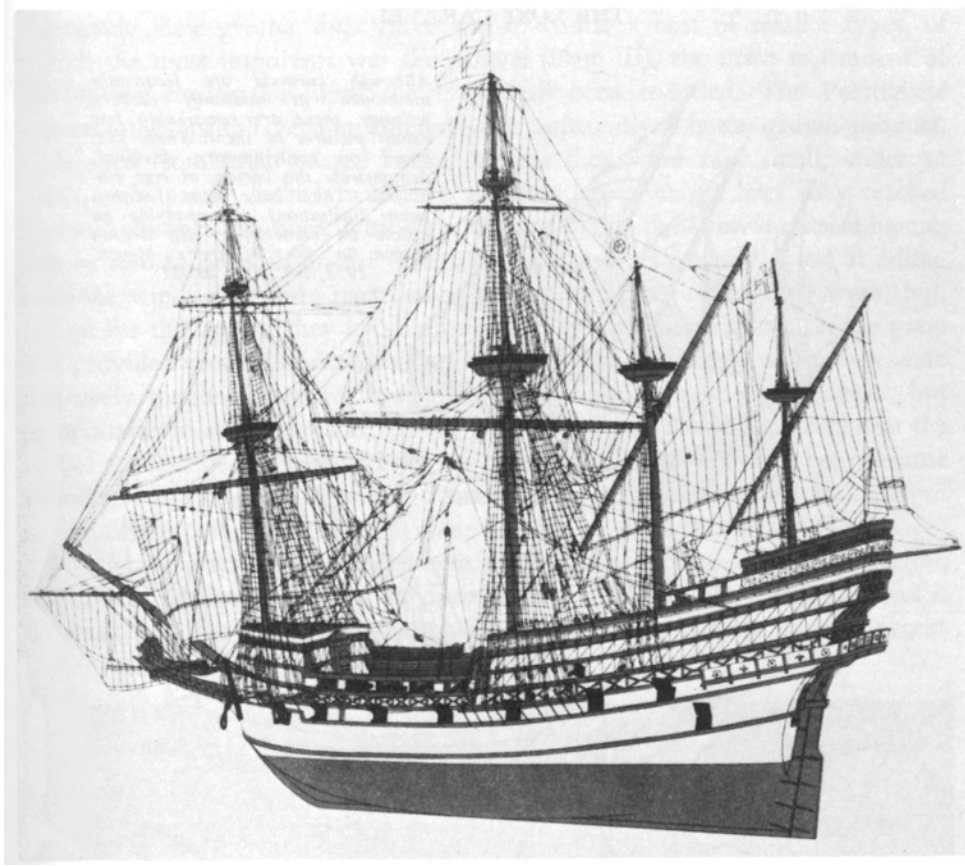


*Lámina II.* UN GALEÓN ISABELINO. Reconstrucción de un barco de guerra de finales del siglo XVI de aproximadamente 700 toneladas. Del libro de D. Macintyre y B.W. Bathe, *Buque de guerra* (Nueva York, 1966), por cortesía de sus editores.

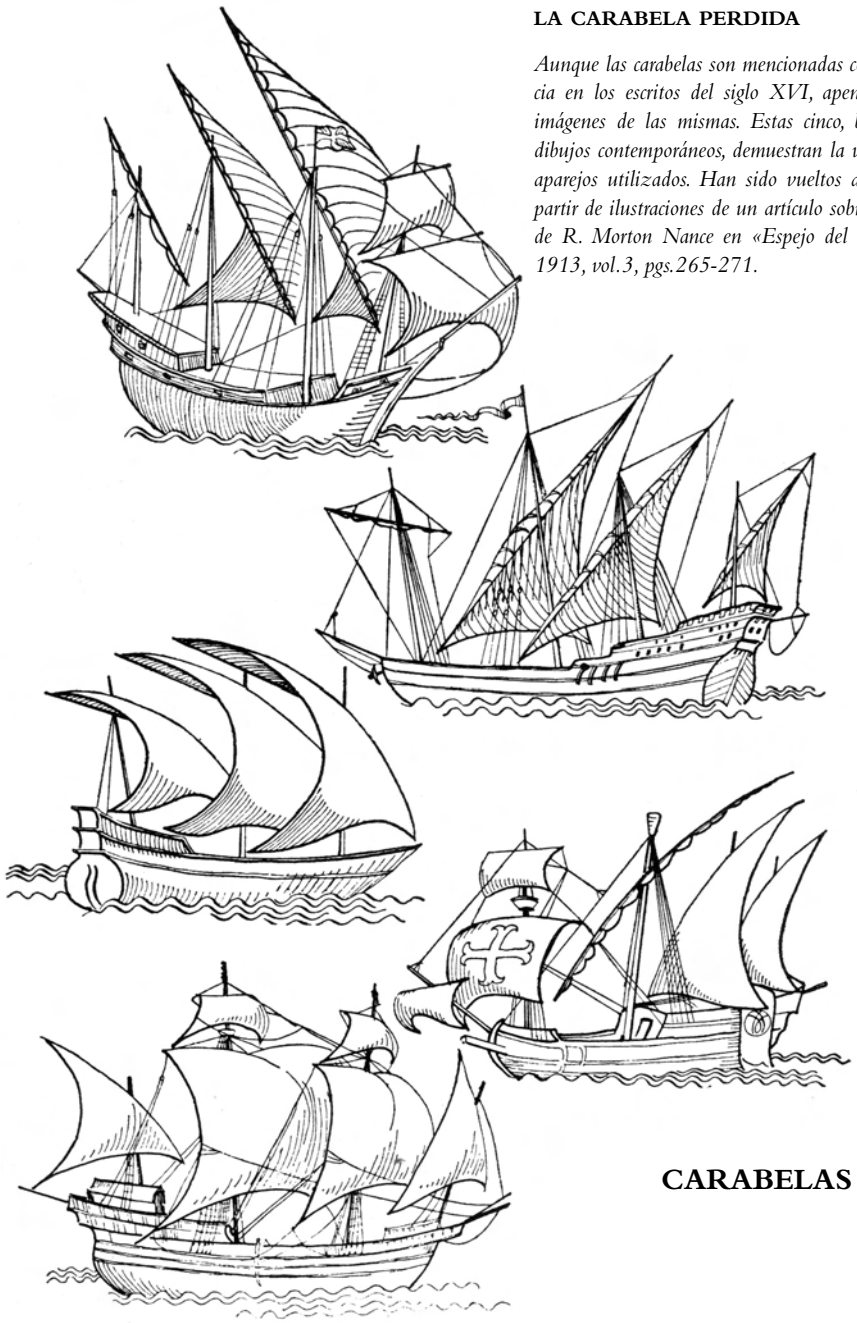



*Lámina III.* CARABELAS. Del libro de R. Langdon, *La carabela perdida* (Sidney, 1975), cortesía del autor y de Publicaciones del Pacífico Pty Ltd. UNA.

Junto a estos grandes barcos, por supuesto se encontraban modelos más pequeños, de los cuales el más importante fue la carabela (Lámina III), el principal instrumento portugués de exploración hasta que se dio la vuelta al cabo. La carabela portuguesa –la versión española era distinta– era al parecer un producto doméstico, desarrollado a partir de pequeñas barcas costeras. En un principio, eran muy pequeñas, de menos de 50 *tonéis*, sólo parcialmente cubiertas, con dos o tres velas latinas; más tarde, alcanzaron de 150 a 250 toneladas o más, con tres o cuatro mástiles, llevando la carabela redonda una o dos velas cuadradas en el palo de trinquete. Ligeras y muy manejables, buenas para navegar a favor del viento, eran consideradas como muy versátiles, como en efecto eran; pero, excepto las más grandes, tenían una estructura muy modesta en popa y no disponían apenas de acomodación. Admirables en las tareas de litoral, no eran lo suficientemente duras como para resistir exploraciones de larga distancia en el océano abierto; pero, como auxiliares en la guerra y el comercio, especialmente en los mares litorales, fueron empleadas hasta cerca de finales del siglo XVII.[67] En el Norte, el *fluyt* holandés o *flyboat* fue preponderante como bajel de carga media antes del 1600, y el felibote jugó un papel importante en el comercio colonial de la América española (Lámina IV).

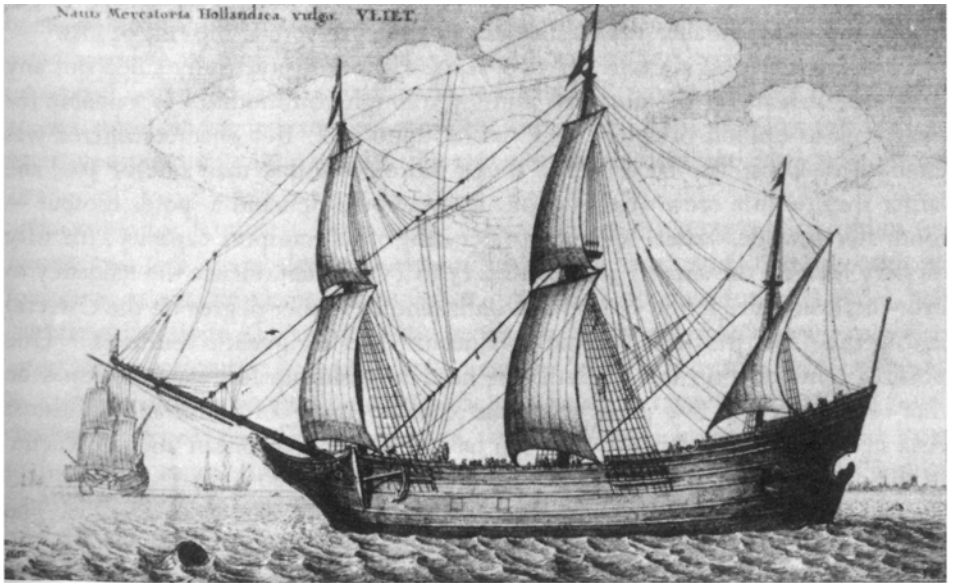



*Lámina IV.* LOS *FLUYTS* HOLANDESES. Espacioso, barato y fácil de construcción, el *fluyt* (en inglés «flyboat», en francés «flûte», en español «felibote») se utilizó mucho como carguero de servicio general desde el siglo XVI en adelante. Del libro de R. Davis, *La marina mercante inglesa y la rivalidad angloholandesa en el siglo XVII* (Londres, 1975) con autorización del Museo Nacional Marítimo, Londres. UNA.

Finalmente, había una gran variedad de pequeñas embarcaciones: pinazas, pataches, barcos, bergantines. Este último tipo debe ser distinguido de las más tardías goletas, como lo demuestra suficientemente el hecho de que Cortés construyera trece bergantines en sólo siete semanas para la acometida final a través del Lago de México.[68] El bergantín original parece haber sido en esencia un galeón ligero con una vela latina auxiliar (más tarde cuadrada), adecuada para el río o los trabajos costeros, con remos que le permitían navegar contra el viento o la corriente. Más adelante, el término se vuelve recurrente en los anales del comercio costero hispanoamericano, junto con el patache, que era como una pequeña goleta en el sentido moderno. En este contexto, también la fragata española, hasta muy avanzado el siglo XVIII, con frecuencia no denotaba un barco de guerra bastante grande, sino un buque mercante, una embarcación costera de tamaño pequeño o mediano, un felibote, a menudo construido en los astilleros americanos, dedicado principalmente a la navegación costera pero, en caso de emergencia, capaz de realizar viajes transatlánticos.[69] La chica para todo de los viajes ingleses era la pinaza, la contrapartida del bergantín.

Hay un gran trecho desde la galera y el *cog* hasta los grandes y complejos barcos de los siglos XVII y XVIII, con flancos armados, lo que, salvo en extraordinarias circunstancias, los hacía poco menos que inexpugnables para cualesquiera rivales con los que pudieran toparse en mares no europeos. El continuo aumento del tamaño de los barcos de larga distancia tenía una sólida base económica, una vez las exploraciones costeras o de litoral dieron paso a las empresas de explotación. En los viajes iniciales de largas distancias a mar abierto, sin puertos conocidos de aprovisionamiento y pocas posibilidades de prever la duración del viaje con precisión, la seguridad exigía abundantes provisiones, con la consiguiente pérdida de espacio para la carga, aunque la economía pudiera dictar el uso de dos o tres barcos más pequeños para dividir el riesgo de pérdida.

El equipamiento de un barco de 65 toneladas para una exploración de dos años prácticamente obligaba a descartar el transporte de carga de pago, al menos en el viaje de ida, aunque podían traerse de vuelta mercancías tan valiosas con relación a su volumen como el oro o las especias. Pero una vez se estableció el comercio, un barco de 700 toneladas era mucho más rentable que uno de 300; el barco más grande, con una tripulación de ochenta o noventa hombres, requería un «poids moteur» –comida, pertrechos, vino, agua– de tan sólo un diez por ciento de su capacidad; los cincuenta o sesenta hombres del barco más pequeño ocuparían un trece o un quince por ciento. De ahí la tendencia a aumentar constantemente el tamaño en la *Carreira da India* (y en menor medida, en la Carrera) y en los grandes indianos de los siglos XVII y XVIII.[70] Una posible limitación a este creci-

miento, la necesidad de conseguir cargas completas, podía ser mitigada por los suministradores de algunos grandes puertos, por el «comercio nacional» del sur y sudeste de Asia en la época de la Compañía de las Indias Orientales, y por el cabotaje del Caribe y del Pacífico en los tiempos de las ferias de Puerto Bello. Para este transporte misceláneo, distinto del propio de las grandes rutas principales, eran esenciales los *fluyts*, más tarde los bergantines y las corbetas. La verdadera limitación del tamaño eran simplemente el coste y los plazos de construcción de los barcos gigantes.

La navegación a finales del siglo XIV, al menos fuera del Mediterráneo, era todavía casi exclusivamente una cuestión de experiencia, con el uso de los instrumentos más simples: poco más que la brújula y la sonda engrasada para recoger muestras de los fondos marinos; se trataba más de pilotaje que de verdadera navegación. La pericia del patrón común seguía siendo la del navegante de Chaucer; el patrón confiaba en su memoria detallada de las mareas y corrientes, puertos y marcas de reconocimiento, en esencia, en reglas empíricas; aunque, si sabía leer, es probable que ya pudiera conseguir libros de pilotaje o mapas de rutas. Pero el siglo siguiente asistió a la gradual, aunque irregular, introducción de la teoría. A largo plazo, eso significó que la navegación pasó de ser una aptitud «misteriosa» a convertirse en una ciencia aplicada; ya a principios del siglo XVI, la Casa de Contratación de Sevilla había organizado un sistema formal de exámenes para la certificación de los pilotos españoles, que en esa época ya estaban obligados a adquirir ciertos conocimientos matemáticos.[71]

La fecha en que se introdujo la navegación astronómica es incierta, aunque no cabe duda de que las necesidades de sus viajes atlánticos convirtió en pioneros a los portugueses: la mera estimación, aunque fuera asistida por el cuadro de latitudes y desviaciones, ya no era suficiente, como aún lo era en el Mediterráneo. Las primeras referencias a la observación de la altitud de la estrella polar son las de Cadamosto, que viajó dos veces con los portugueses en la década de 1450; sus términos –«la altura de una lanza» o de un hombre– no implican navegación instrumental, pero los estudiantes portugueses creen que difícilmente esos navegantes podían enfrentarse a las dificultades de dos viajes regulares de ida y vuelta entre Lisboa y las Azores (oficialmente colonizada en 1439) sin ninguna ayuda técnica para calcular la altitud de la estrella polar.[72] Sea como fuere, antes de 1480 el astrolabio y el cuadrante ya habían sido adaptados para su empleo en el mar (posiblemente por el experto judío del príncipe Enrique, Maese Jacobo de Mallorca), y habían sido elaboradas tablas de latitud para puntos tan lejanos al Sur como el Ecuador –utilizando como referencia el Sol, pues la estrella polar estaba demasiado baja para ser fácilmente observada en puntos del Sur tan distantes como

Guinea–. En estas tablas se hallan en «el más viejo manual de navegación que pervive», el *Regimento do Astrolabio e do Quadrante*, del cual una edición, probablemente no la primera, fue publicada en Lisboa en 1509.[73] Más tarde, el cuadrante de Jacobo y el cuarto de cuadrante (que evitaban observaciones directas del Sol) sustituyeron al engorroso astrolabio, hasta la introducción de unos cuadrantes mejorados por Davis en el siglo XVII y por James Hadley en 1731.

Eso en cuanto a latitudes: las del *Regimento* son a menudo correctas con una desviación de sólo diez minutos, de manera que ya no suponían un problema serio. La determinación precisa de la longitud en el mar, sin embargo, en la práctica continuó siendo imposible hasta dos siglos y medio después de que el papa Alejandro VI la convirtiera en «una cuestión vital», al decretar un meridiano como la línea de demarcación entre los hemisferios español y portugués. La teoría estaba allí: Vespucio y Jean Rotz de Dieppois habían intentado utilizar distancias lunares ya antes de 1540, Colón intentó calcular el tiempo de un eclipse lunar, y Rotz y otros sostenían que la variación magnética era o podía ser suficientemente regular en su distribución como para dar una indicación de longitud.[74] Pero ni los instrumentos de observación ni los medidores de tiempo de que se disponía eran adecuados para obtener las lecturas precisas que se requerían. En efecto, el marinero tenía que recurrir al rumbo tomado y a la distancia recorrida. La distancia se comprobaba, de forma muy burda, por medio de diversos cuadernos de bitácora, todos imprecisos, aunque de nuevo la teoría, con su concepto de un instrumento mecánico, estaba más allá de lo realizable. En cuanto al rumbo tomado, la rosa de los vientos, en la cual el tiempo seguido en el mismo rumbo durante un periodo podía ser registrado, fue una ingeniosa solución gráfica, si bien tosca e improvisada. Con todos estos inventos, navegar según las latitudes –yendo al Norte o al Sur hasta que uno alcanzaba la latitud de destino, y luego tomando rumbo al este o al oeste– pasó a ser un procedimiento practicable y muy usado; para evitar encallar en tierra, uno usualmente adoptaba la estimación más grande posible de la distancia longitudinal.[75] Pero las longitudes seguían siendo una cuestión de cálculo aproximado y sus resultados pueden verse en el vagabundeo de las islas de Salomón, de Mendaña, descubiertas en 1568 y en los siguientes dos siglos ubicadas en cualquier parte entre las longitudes de Cooktown en Queensland, 145°E, y las Marquesas, 140°O –¡una diferencia de 75 grados!–. Las islas avistadas por Mendaña en realidad están alrededor de 160°E.[76]

Los marineros mediterráneos hacía tiempo que disponían de portulanos, que, especialmente en su muy desarrollada forma catalana, recogían una precisa delineación de las costas del Mediterráneo, y de las del Atlántico tan al Norte como los mares del estrecho; disponían de una escala lineal y de un sistema de la rosa de

viento con el cual un piloto podía calcular su rumbo de puerto a puerto.[77] No tenían red de latitud y longitud, y, por tanto, carecían de proyección; la Tierra era considerada como una superficie plana. Para el Mediterráneo, con su corta distancia Norte-Sur, eso no importaba mucho, puesto que la convergencia de los meridianos hacia los 15 grados de las latitudes medias era demasiado insignificante como para ocasionar una distorsión seria. Lo contrario sucedía cuando el abanico de latitudes involucradas se extendía hasta el Ecuador y más allá, con la agravante de que el globo terráqueo era trazado sobre una hoja plana.

Este problema no era nada nuevo, desde luego, pero hasta entonces había sido un problema meramente académico; la teoría estaba al alcance de la comprensión de los matemáticos renacentistas. Una vez más, fueron las necesidades de la navegación portuguesa en el Atlántico las que empujaron a dar los primeros pasos, según parece, de nuevo de la mano de Maese Jacobo. En un principio, esos pasos fueron muy modestos y consistían tan sólo en el añadido de una línea Norte-Sur marcada con los grados de latitud en los mapas de tipo portulano, que, en su origen, fue únicamente una línea en el Norte magnético, admitiendo más tarde una variante por medio de un meridiano dividido de forma similar en el adecuado ángulo agudo. Se trazaron tablas de un grado de longitud de conformidad a la latitud, y, ya a principios del siglo XVI, el judío portugués Pedro Nuñes ideó un cuadrante en el cual esos valores podían ser leídos directamente. También consiguió plasmar la verdadera forma espiral de las líneas laxodrómicas –líneas que intersectaban todos los meridianos en un ángulo constante–, pero eso estaba muy por encima de la capacidad de comprensión de los marinos, que en la práctica requerían un simple mapa en el cual el curso de un rumbo constante pudiera ser trazado como una línea recta. No pudo proporcionarles eso, pero avanzó en el camino que llega hasta Mercator –o, quizá más correctamente, hasta Edward Wright– quien sí lo hizo.[78] Nuñes se anticipó a Jonathan Swift en su fino, pero más científico, desprecio hacia los cartógrafos que empleaban abundante pintura dorada y colocaban por todas partes banderas, camellos y «elefantes a falta de ciudades».

## El momento Europeo

En el año de Agincourt y Ceuta, 1415, la Europa del Oeste aún estaba aproximándose a Madeira y las Azores, aunque las Canarias, más cerca de la costa africana, eran conocidas desde hacía medio siglo. En 1485 el segundo gran empeño portugués que propulsó el rey João II estaba en marcha y Colón acababa de proponer a ese rey su ruta alternativa hacia Oriente por el Oeste. En setenta años, Iberia, acumulando la experiencia de múltiples viajes desde las Azores hasta la

Ensenada de Benin, estaba tecnológicamente preparada para el más ambicioso proyecto de circunnavegar el globo. Pero el empleo de su tecnología en esa empresa sin precedentes no sólo requería capacidad organizativa, sino que también dependía de un particular clima ideológico y moral.

También eran accesibles para otros pueblos una tecnología adecuada, y la capacidad de organización: para los árabes, cuya navegación y embarcaciones no eran inferiores a las de los europeos, y cuyo comercio se extendía desde Sofala en Mozambique hasta Cantón y más allá; y para los mismos chinos. De hecho, el mismo mes de la toma de Ceuta, la cuarta expedición de Cheng Ho regresaba a China desde la costa este de África. Eso se hizo a través de mares muy navegados y por puertos conocidos; pero sus flotas contaban con decenas e incluso veintenas de barcos y miles de hombres; tanto los barcos como su número eran ciertamente más grandes que los de ninguna armada del rey de Portugal, de entonces y de tres siglos después. Los objetivos eran en parte comerciales y en parte diplomáticos, exhibiendo una bandera de tamaño gigante con una mano y reclamando tributo con la otra. Pero no hubo continuación; tras la séptima expedición en 1431-33, esa actividad cesó bruscamente, quizá debido a presiones de los mongoles en las fronteras norteñas del imperio Ming.[79]

Pero Europa necesitaba a Asia más de lo que Asia necesitaba a Europa. El islam era «el inevitable intermediario», en apariencia cómodamente parapetado sin ningún motivo poderoso para intentar mejorar una muy provechosa posición de mediador; y China, pese a sus dramáticas excursiones bajo la dinastía Ming, regresó a su en esencia autosuficiente entidad. Myron Gilmore sugiere que un factor –y un factor importante– para que Europa decidiera tomar la iniciativa fue que «la actitud del mundo europeo» hacia lo que pudiera haber más allá de sus horizontes «nunca fue cerrada ni segura»; y el carácter abierto de la sociedad europea permitía una fructífera cooperación de las empresas individuales y estatales. Parece, en todo caso, que la gran apertura intelectual –y emocional– del Renacimiento coincidió en el tiempo con una fase de relativa quietud, si no declive, en el mundo árabe, que había perdido parte de la energía emprendedora de siglos anteriores, y con una fase de retirada de los chinos a sus cuarteles.[80]

Los ardores mentales de la edad del humanismo, sus deseos «todavía aspirando al conocimiento infinito, y siempre moviéndose como las inquietas esferas»,[81] sin duda jugaron un papel. Pero ni la curiosidad intelectual ni el fervor proselitista de la fe habrían obtenido el necesario respaldo sin el *auri sacra fames*: la reprobable codicia de oro podía conducir los corazones de los hombres no sólo a la infamia, sino también a realizar actos de gran valor. En una época en la que «amasar un tesoro de lingotes de oro» era uno «de los principales objetivos del estado», toda

nación capaz de hacerlo estaba obligada a promover el descubrimiento y la explotación de nuevas fuentes de riqueza, bien fuera en forma de esos metales preciosos, o de mercancías muy valiosas, como la pimienta y otras especias.[82] Eso requería capital y organización en una escala lejos del alcance de Portugal y Castilla, excepto en cuanto a los viajes de exploración preliminares, que a menudo realizaban sólo con dificultad. Para las grandes explotaciones, la necesidad de fuentes exteriores de capital era cada vez más apremiante: genoveses, florentinos, las grandes casas alemanas como los Fugger y los Welser, tomaron sus participaciones:

> Los primeros impulsos en el descubrimiento oceánico fueron obra, en su mayoría, de los aventureros portugueses y españoles; pero el desarrollo de los descubrimientos, los fundamentos de los establecimientos, del comercio y del imperio, fueron sufragados por capitalistas con bases en los más antiguos centros comerciales del Mediterráneo y del sur de Alemania. A esos centros fueron a parar fundamentalmente los beneficios. Las finanzas internacionales hicieron del descubrimiento un asunto europeo.[83]

No sería realista suponer que factores no materiales, excepto en ocasiones un deseo de huida y aventura, tuvieron mucho peso para la gente del pueblo que tripulaba los navíos. Para los oficiales, el deber ante el príncipe fue al principio, con toda probabilidad, un motivo tan importante como cualquier otro; más tarde, la fama y El Dorado parecían esperar siempre detrás de la próxima península. Algunos jóvenes caballeros se unieron al descubrimiento para conocer mundo y compartir la gloria –Pigafetta, que navegó con Magallanes, es un buen ejemplo de ello–. Pero el marinero ordinario, que navegaba hacia la gloria con cada nueva ola, sin duda «hubiera preferido un abrigo para protegerse de la espuma».[84] En la mayor parte, excepto cuando eran forzados, los marineros parecen haberse alistado simplemente por el salario, aceptando los riesgos con filosofía: eran una mera extensión de una vida muy dura por sí misma. Las anónimas tripulaciones soportaron la suciedad, la brutalidad, la escasez de alimentos, enfermedades y peligros en condiciones cuyo único paralelo moderno sería la vida en un campo de concentración.[85]

Setenta años después de Ceuta, las dos opciones habían sido trazadas: el camino de Colón hacia el Oeste atravesando el Atlántico; el de da Gama, hacia el Sur rodeando África. Un siglo después de Ceuta, esas dos grandes avenidas de tráfico y afanes habían emprendido una vigorosa vida, aunque ya se sabía con seguridad que Colón no había encontrado Cipango ni Catay, sino un Nuevo Mundo. Entre el Viejo Mundo y el Nuevo, entre los más delgados y finos tentáculos de la penetración europea hacia el Este y hacia el Oeste, se encontraba el último y más grande espacio desconocido, el todavía innominado Pacífico.

# Capítulo 2

# BALBOA, MAGALLANES Y LAS MOLUCAS

Mas he tamben razão, que no Ponente
Dhum Lusitano hum feito inda vejais,
Que de seu Rey mostrando se agrauado
Caminho ha de fazer nunca cuidado…
O Magelhães, no feito como verdade
Portugues, porem não na lealdade.*

## Colón y Portugal

El contexto de la entrada europea en el Pacífico debe incluir también la vieja y nunca cicatrizada rivalidad entre Portugal y Castilla. En 1479 el Tratado de Alcaçovas liquidó la infortunada intervención portuguesa en la sucesión de Castilla; Portugal reconoció la posesión española de las Canarias, pero se aseguró las restantes islas del este del Atlántico y libertad de acción exclusiva en la costa africana –si bien ello no impidió que se entrometieran otros mercaderes aventureros, incluidos los españoles, aunque eso se volvió más difícil tras la construcción de la enorme fortaleza portuguesa de El Mina (en Ghana) entre 1481 y 1482–. El conflicto, o cuanto menos, la hostilidad entre las dos naciones, nunca cesó, pese a matrimonios dinásticos y a las reglas de juego establecidas en los Tratados de Tordesillas en 1494 y Zaragoza en 1529, que fijaron el modelo geopolítico de la primera fase de la historia ibérica del Pacífico.

Si los planes presentados por Cristóbal Colón en 1483-84 al nuevo y enérgico rey de Portugal, D. João II, apuntaban directamente a Catay y las Indias, o tan sólo a las islas del Atlántico, ha sido, como el resto de aspectos de su vida y logros,

*Luis de Camoes, *Os Lusiadas*, X.138,140 –«Pero es justo contemplar a Poniente el logro de un lusitano que, considerándose humillado por su Rey, tomó un camino nunca antes imaginado… Magallanes, un verdadero portugués en actos, aunque no en lealtad»–.

objeto de intensa controversia, gran parte de la misma insustancial desde una perspectiva amplia.[1] De una parte, las insignificantes mercancías como cuentas, espejos, agujas y similares que según Las Casas pidió Colón, eran dudosamente apropiadas para comerciar con los inmensamente ricos imperios del Este; de otra parte, cuando se embarcó llevaba consigo una carta de Fernando e Isabel dirigida al Gran Khan de Catay.[2] En todo caso, el comité de expertos que D. João nombró para examinar la propuesta no hubiera tenido dificultad en demoler la heterodoxa cosmogonía de Colón, mientras que el futuro descubridor –que no estaba dispuesto a subestimar sus merecimientos de pionero por designación divina– exigía condiciones exorbitantes. Hacía generaciones que se hablaba de islas supuestamente localizadas más allá de las Azores, y en Portugal el resultado inmediato de la iniciativa de Colón parece haber sido una tibia ráfaga de interés y apoyo oficial –de todo tipo menos financiero– a viajes que tendrían la ventaja, desde el punto de vista de D. João, de ser realizados por súbditos portugueses a su propia costa. Nada salió de ello, pero la escala del proyecto de 1486 de Fernão Dulmo –un viaje de seis meses– y la frase «ilhas ou terra firme per costa» («islas o una costa continental») en la concesión real, son significativos en la medida en que parecen indicar conocimiento o presunción de la existencia de un continente transatlántico, y eso, a su vez, fue un posible, e incluso probable, factor en el interés portugués en cambiar en Tordesillas la «Línea de demarcación».[3] Entretanto, los recursos reales fueron empleados en el más serio propósito de abrir la ruta africana a las Indias, lo cual fue hecho realidad por Dias en 1488.

El 4 de marzo de 1483, sin embargo, el hombre a quien D. João había desdeñado como un «charlatán vanidoso… más fantasioso en su visión de su isla Cipango que seguro de lo que dijo»[4] (una descripción adecuada, en ese momento) atravesó las puertas de Lisboa, con oro y nativos de «Antilla y Cipango». El resultado de eso fue una crisis diplomática en Portugal. Los temores de que Colón hubiera estado expoliando aguas guineanas pronto fueron disipados y, pese a su ansiedad a la vista de unos nativos que claramente no eran africanos, los portugueses no tardaron en desacreditar su aseveración de haber descubierto Japón o las verdaderas Indias. Pero era obvio que Castilla no iba a dejar de explotar ese inesperado éxito, y, desde el punto de vista portugués, el equilibrio del globo podía verse alterado.

La reacción inicial fue beligerante, pues se formó a un escuadrón con la amenaza implícita de cargar contra cualquier ulterior expedición española. Pero la España de 1493, eufórica tras la conquista de Granada, era mucho más fuerte que la de 1479, cuando Fernando e Isabel apenas comenzaban a consolidar su poder sobre los reinos unidos de Aragón y Castilla, y, por el momento, la bravata de D. João se paralizó: al menos había dejado claro que sus reivindicaciones no podían

ser ignoradas. Sin embargo, los monarcas españoles estaban en la feliz situación de poder recabar la ayuda del brazo espiritual. Por reglas inmemoriales, sólo el Papado podía autorizar misiones en territorios paganos, y, como norma, esa autorización se concedía a mandatarios específicos u órdenes religiosas: la bula *Pontifex Romanus* de 1455 fue concedida al príncipe Enrique en su condición de gobernador de la Orden de Cristo, en sí misma un rezago de la Reconquista de la Península. La salvación de los infieles, como es obvio, podía depender de la fuerza del brazo secular y ésta, a su vez, de los recursos económicos; los derechos de misión, por lo menos desde el punto de vista de sus beneficiarios, llevaban aparejados como corolario necesario derechos de explotación, y estos podían asegurarse –tal vez fuera ésa la única forma– mediante un monopolio a favor del poder detrás de la misión. Ése era el pensamiento que subyacía bajo el *Pontifex Romanus*, «la cédula del imperialismo portugués», que confirmó en los términos más claros los derechos exclusivos de la corona de Portugal– y de Enrique, en tanto que su agente– al descubrimiento, conquista y comercio de las tierras al sur de cabo Bojador, hasta las lejanas Indias. El labrador de la viña se hizo acreedor de su jornal.[5]

## Las bulas alejandrinas y el Tratado de Tordesillas

De forma muy conveniente para la causa española, el brazo espiritual estaba representado por el no muy espiritual Rodrigo Borgia, quien se convirtió en el papa Alejandro VI en agosto de 1492. Los Borgia eran una familia valenciana y Alejandro, a quien ya tenían en mucha consideración Fernando e Isabel, necesitaba el apoyo español en sus esfuerzos por crear un principado italiano para su hijo César: de ahí que fuera «como cera» en sus manos, hasta el extremo de que llegaron a escribir a Colón que, si lo consideraba necesario, las bulas podían ser modificadas.[6] Los soberanos españoles en esa época residían en Barcelona, en estrecho contacto con Roma; los requerimientos podían ser despachados desde España y la bula, recibida en seis o siete semanas. De ese modo, la *camera apostolica* devino casi una extensión de la corte española, que aseguró una rápida sucesión de bulas que prácticamente liquidaron las reivindicaciones portuguesas. La primera de las mismas, *Inter caetera*, es de fecha 3 de mayo de 1493 pero fue preparada en abril, y, al estar fundada en información preliminar, es vaga en sus términos, y se limita a conceder a España todos los descubrimientos en el Oeste. Mucho más seria para Portugal fue la segunda *Inter caetera*, fechada en el 4 de mayo, pero, de hecho, promulgada en junio –después de que los reyes españoles hubieran sido cumplidamente informados por Colón–. Dicha bula estableció la famosa «línea papal», que se extendía de polo a polo «hacia el Oeste y el Sur distando cien leguas» de cualesquiera de las Azores o de cabo Verde, una definición que, a primera vista, no dice mucho a favor de la habilidad redactora de la cancillería del Papa, puesto que hay

una diferencia de casi ocho grados de longitud entre los extremos de estos dos grupos. Más allá de ese límite, ninguna persona de ningún rango, «ni siquiera imperial ni real», podía pasar sin el permiso expreso de los «Reyes Católicos», Fernando e Isabel, bajo pena de excomunión; pero los derechos de cualquier príncipe cristiano dentro de esos límites quedaban preservados. Sin embargo, Alejandro VI y sus legisladores no eran tan «chapuceros» (en palabras de Mattingly) como para definir un área por sus límites al oeste y al sur de un meridiano tan sólo; también había que determinar una latitud. Una gran confusión ha resultado del uso indiscriminado de la frase «no hay paz fuera de la línea»; de manera ingeniosa, Mattingly señala que ¡ese dicho «proverbial» súbitamente «florece» en el siglo veinte! La «línea» era latitudinal; originalmente tal vez era la de cabo Bojador (26°N), pero finalmente quedó fijada como el trópico de Cáncer.[7]

La última de la serie de bulas, *Dudum siquidem* (26 de septiembre) era extremada: simplemente barría todos los derechos previamente concedidos por el Papado y todavía no ejercitados en su plenitud,

> con el fin de garantizaros (a los Reyes Católicos) todas las islas y territorios continentales que hayan sido… descubiertos o que se descubran, estén o hayan estado o parezcan estar… reconocidos ahora como ubicados en las aguas del oeste o del sur y este y de la India.[8]

Además, sin el permiso español nadie podía entrar en esas amplias regiones, ni siquiera para pescar. Portugal no era mencionada por su nombre, pero, aunque sus derechos habían sido confirmados por Sixto IV en 1481, *Dudum siquidem,* de forma explícita, dejaba de lado todas las concesiones papales previas. Nowell puede haber pecado de pintoresco al afirmar que a «una pequeña expedición de reconocimiento» se le atribuía la virtud de dar a España la integridad del mundo no cristiano, mientras que, tras un siglo de esfuerzos, a Portugal sólo se le concedían sus islas atlánticas y los fuertes africanos de Arguin y El Mina; todavía contaba con la ruta africana, si era capaz de explotarla con la suficiente rapidez –y ya había hecho bastante camino–. Pero, aunque los portugueses pueden haber estado razonablemente seguros de que Colón había descubierto no Asia sino un nuevo mundo, la línea en el Atlántico era de por sí restrictiva, y el Nuevo Mundo podía no ser una barrera a la penetración española en Oriente por el Oeste. De hecho, treinta años después el hijo de Colón, Fernando, se apoyó en el *Dudum siquidem* para afirmar los derechos españoles sobre todos los territorios situados al este del cabo de Buena Esperanza; pero para entonces eso no era una política practicable ni siquiera para un Colón.[9]

João II, de forma inteligente, declinó enzarzarse en una inútil competición en Roma; simplemente parece haber ignorado las bulas, de modo que, aunque no las

admitió, tampoco desafió a la Iglesia. Si Fernando tenía a Roma en el bolsillo, personajes muy bien situados en las altas esferas de la corte española estaban en el del rey portugués y le tenían bien informado de todos los movimientos. Eligió una aproximación directa: la apresurada reacción a principios de 1493 fue seguida de negociaciones habilidosas, desde la posición de fuerza otorgada por la estratégica situación de Portugal, que se hallaba situado de través en las rutas marítimas desde España a las Antillas, y en posesión de bases en las Azores y en Madeira. La afirmación *à l'outrance* de las reivindicaciones españolas podían resultar demasiado caras, y la segunda expedición de Colón, una inversión real mucho más grande que la primera, podía estar en peligro tanto en el viaje de ida como a la vuelta. Una propuesta de delimitar esferas a partir de la latitud de las Canarias, correspondiendo a Portugal todo el Sur, fue rechazada por Castilla; entre otras cosas, las nuevas islas de Colón estaban situadas al sur de esa línea, aunque los portugueses entonces aún no lo sabían.[10] La sugerencia, no obstante, puede haberse traducido en la línea longitudinal propuesta en la segunda *inter caetera*, y –estando Colón lejos en su segundo viaje– resultó evidente a los españoles razonables que *Dudum siquidem* no era tanto un comodín como un obvio quinto as. El compromiso alcanzado no era tan ventajoso para Portugal como la delimitación latitudinal rechazada, pero le concedió todo lo que necesitaba –al menos hasta que Este y Oeste se unieran–.

Una vez descartada la extrema posición española, el acuerdo se alcanzó con sorprendente celeridad y de forma suave; ninguna de las partes prestó atención a las bulas de Alejandro, que ni siquiera habían sido invocadas por España en sus protestas ante Enrique VII por los viajes de Cabot. Nada podía alterar la situación geoestratégica de Portugal, D. João había jugado sus cartas ante el tribunal español con astucia y habilidad, y sus diplomáticos eran más capaces y estaban mejor informados que sus contrarios. La principal disposición del tratado firmado en 1494 en Tordesillas, una oscura pequeña ciudad de Valladolid, fue el establecimiento de la línea de demarcación en una posición 370 leguas al oeste de las cabo Verde, y la jurisdicción de Alejandro fue específicamente dejada de lado.[11]

Ni la línea del Papa ni la nueva «dividían el mundo como una naranja», como a menudo se dice;[12] dividía sólo zonas del Atlántico. Al fin y al cabo, nadie había estado en la otra parte del mundo desde los Polo y los misioneros del siglo XIV –ciertamente no por mar ni de forma oficial– y no tenía mucho sentido ni era posible realizar una demarcación precisa de lo completamente desconocido.[13] De haber habido una idea definida de extender la línea en el gran círculo del meridiano alrededor del mundo, no habría sido de interés para los portugueses desviarla demasiado hacia el Oeste, puesto que eso podría poner en peligro sus reivindicaciones sobre Oriente, cuando lo alcanzaran. Esto refuerza la presunción de que tenían algún conocimiento previo de las tierras brasileñas –oficialmente descu-

biertas por Cabral sólo en 1500– y estaban preparados para arriesgar el Este (bien podían suponerse adelantados en la carrera hacía allí) con el fin de asegurar su flanco oeste en el Atlántico. Los españoles también estaban satisfechos, puesto que, si Colón tenía razón, no estaban muy lejos de su objetivo.

Sin embargo, dado que todo el concepto lusocastellano sobre zonas de explotación se aplicaba a los viajes hacia el Este y el Oeste en dirección a las Indias y Catay, y, obviamente, esos viajes podían converger, se llegó a la conclusión de que la división debía aplicarse al otro lado del globo. Eso, como veremos, subyacía en la posición de Magallanes, y cuando tanto los españoles como los portugueses alcanzaran las Molucas, ambos se encontrarían y la cuestión sería peliaguda. De momento, en cualquier caso, quedaba en suspenso.

El Tratado disponía que la línea debía ser definida en el plazo de diez meses, por una expedición conjunta –pilotos portugueses en barcos españoles y viceversa– que debería navegar hacia el Oeste desde las cabo Verde durante 370 leguas «medidas en la forma que dichas partes acuerden». Sin duda, ésa habría sido una empresa ardua y bastante impracticable, incluso con la mejor voluntad por ambas partes, y se dejó morir. Nowell llama la atención sobre un punto probablemente más significativo; Tordesillas confirmó Alcaçovas, pero, para estar doblemente seguro, D. João obtuvo un segundo compromiso que obligaba a España a no enviar ni permitir la navegación de ningún barco hacia el sur del cabo Bojador en África durante tres años. Lo que ello significa se hace patente con dos fechas: los Reyes Católicos ratificaron el Tratado de Tordesillas el 2 de julio de 1494; Vasco da Gama despejó el Tajo el 8 de julio de 1497.

## «Un pico en Darién»

Por el momento, pues, los rivales estaban muy ocupados en formular reivindicaciones en direcciones opuestas. Hacia el Oeste, los veinte años que siguieron a la primera llegada al continente de Colón vieron como se ponían los pequeños cimientos del imperio del Caribe, basado en la Española, donde, tras una serie de falsos comienzos, Bartolomé Colón fundó Santo Domingo, en la actualidad Ciudad Trujillo: esta primera ciudad europea en el Nuevo Mundo data de 1496. La economía de estas primeras colonias tenía una base muy precaria: ganadería y cerdos para la subsistencia local y para el aprovisionamiento para ulteriores viajes, azúcar de caña y oro para la exportación, este último obtenido por la fuerza obligando a los indefensos nativos a trabajar en yacimientos dispersos. La despoblación fue acelerada; los recursos, humanos o materiales, de las pequeñas áreas pronto se agotaron y la única solución fue la captura de esclavos y la ampliación del expolio.[14]

*Figura 2*. CASTILLA DEL ORO. Adaptada de mapas de G. Mack, *La Tierra dividida* (Nueva York, 1944) y de C. O. Sauer, *Las primeras tierras españolas* (Berkeley, 1966).

Aparte de este acicate a la expansión, también influyó sin duda la atracción de las riquezas que esperaban justo detrás del horizonte, la atracción de la fama, la continua atracción de una vía al Oriente. Los contornos de América Central, en su flanco atlántico, estaban tomando forma: las grandes entradas de las bahías del Caribe y el golfo de México ya se discernían. Todavía no había ninguna razón para suponer la existencia de una barrera de tierra continua, y, para Colón y muchos otros, esas aguas debían conducir a las no muy lejanas Catay y Cipango: «El problema en esa época (*c.*1497) era hallar un paso al sur del Quersonero (el áureo de Ptolomeo) –que utilizó Marco Polo– que llevara del Atlántico al océano Índico»[15]; aún no se sospechaba que pudiera haber un océano inserto entre los otros dos.

No es preciso extenderse en los detalles de los viajes en el curso de los cuales esas costas fueron descubiertas, repletos, como están, de aventuras e intrigas, fal-

sas esperanzas y doradas recompensas, sufrimiento y arrojo. En 1498, en su tercer viaje, Colón se percató de que la costa frente a Trinidad era continental, aunque supuso que se trataba de Asia, o quizá del Paraíso Terrenal. Durante los primeros años del nuevo siglo, la costa de América del Sur, Tierra Firme, era conocida desde el ángulo este del Brasil hasta el golfo de Darién, y valorada por su riqueza en perlas; Vicente Yáñez Pinzón, hermano del capitán de Colón, había estado en la boca del Amazonas, o, más probablemente, del Orinoco, creyendo que era el Ganges.[16] El cuarto y último viaje de Colón en 1502-04 es particularmente significativo, aunque supuso un triste acto final en una vida tan extrañamente compuesta de obsesión y resolución heroica. Para entonces, no sólo da Gama sino también Cabral habían llegado a la India y regresado a Lisboa, de manera que:

> En lo que respecta a España, a no ser que emprendiera alguna operación drástica y decisiva, no tenía más remedio que reconocer que en la carrera por… las Indias había sido derrotada por su rival. Una posible solución era acceder a la insistencia del Almirante y permitirle apostarlo todo en una última aventura… la llegada de los portugueses a la India antes… debía ser contrarrestada a toda costa.

De ahí que Colón tuviera instrucciones de embarcar intérpretes de árabe donde pudiera hallarlos (no los halló), y en caso de que llegara a toparse con los portugueses en Oriente «estaba provisto de un pasaporte dirigido no a ese potentado en la sombra, el Gran Khan, sino al propio Vasco da Gama».[17]

Colón siguió la costa de Honduras, cerca de la moderna Trujillo, encontrándose con una gran canoa cargada de tejidos finos y mercancías de metal –el primer indicio, que no comprendió, de las ricas culturas del continente–. La costa se volvía hacia el Sur a partir del significativamente llamado Cabo Gracias a Dios, y el día de Navidad de 1502 Colón se encontró a las afueras de la actual ciudad de Colón,[18] en la entrada norte del canal de Panamá. En esta región, Veragua, pronto conocida como Castilla del Oro, «Castilla dorada», pasó varios meses; y aquí parece haber oído el rumor de un gran mar al otro lado de las montañas; pero el estrecho o paso que debía abrirse ahí lo eludió… De algún modo, consiguió convencerse a sí mismo de que los analfabetos indios sabían que distaban del Ganges tan sólo diez o veinte días de viaje por mar…

Antes y después de este viaje otros exploradores llegados del Oeste alcanzaron la región del Istmo; puertos devastados por la fiebre recibieron nombres destinados a figurar en los proyectos geoestratégicos de los poderes marítimos, en los que Panamá habría de convertirse en el gran nudo del tráfico interoceánico espa-

ñol. Así, Bastidas y La Cosa en 1500 bautizaron a Cartagena y llegaron a Nombre de Dios, llamado así nueve años después por Nicuesa, quien construyó un pequeño fuerte en Puerto Bello; en 1504 La Cosa y Vespucio exploraron el golfo de Uraba, la continuación hacia el sur del de Darién, y encontraron el río Atrato. No había camino que lo atravesara, pero había oro en abundancia para justificar los entusiastas informes de Colón sobre Castilla del Oro.

El asentamiento formal en Tierra Firme comenzó en 1509, cuando Alonso de Ojeda y Diego de Nicuesa obtuvieron derechos de colonización desde el golfo de Venezuela hasta el Atrato y desde ese río hasta cabo Gracias a Dios, respectivamente. La historia de estos primeros asentamientos está llena de rapiña y violencia inmitigadas, miedo y pequeñas intrigas; es pobre, sucia y brutal. La primera y única efectiva acción conjunta de Ojeda y Nicuesa fue el incendio de un poblado indio (y de sus habitantes) cerca de Cartagena, en el que La Cosa fue asesinado con una flecha envenenada. A los pocos meses, sólo sobrevivían unos sesenta de los trescientos hombres de Ojeda y un número similar de los setecientos ochenta y cinco de Nicuesa.

El primer asentamiento, San Sebastián, fue ocupado por Francisco Pizarro, quien más tarde alcanzaría fama en el Perú, habiendo regresado Ojeda a la Española con su compañero Fernández de Enciso, un juez de esa isla, para conseguir refuerzos; pero la comida era escasa y aquí también había flechas emponzoñadas. En 1510 los supervivientes fundaron Santa María de la Antigua del Darién, al oeste del golfo de Uraba, que en la actualidad está perdida en la selva, pero hasta su sustitución por la ciudad de Panamá en 1519 fue una base aceptable:[19] contaba con un fuerte y varias decenas de chozas, pero al menos estaba emplazada en un sitio donde podía encontrarse comida y donde los indios locales, desafortunadamente para ellos, no conocían el uso de las flechas envenenadas. Entretanto, Nicuesa lo había estropeado todo; él y sus desgraciados supervivientes llegaron al Darién, donde tuvo la mala idea de intentar asentar su autoridad, ya dañada por su propia incompetencia.[20]

Y aquí Vasco Núñez de Balboa se introduce en el escenario de la historia, según la tradición, desde un barril de provisiones y acompañado de su perro Leoncico. El nuevo emplazamiento puede haber sido escogido por su recomendación (había estado allí con Bastidas en 1500). Balboa no pudo mantenerse en la Española, y había huido de ahí en uno de los barcos de Enciso; probablemente con la ayuda del conocimiento local adquirido por Bastidas, pronto ganó el liderazgo de la desesperada comunidad de Darién, asolada por los feudos y las fiebres. Resolución, decisión y valor eran características comunes en los conquistadores, de las que, sin embargo, carecían Nicuesa y Enciso; pero Balboa tenía otros activos,

entre ellos, una integridad que no era muy común en ellos. Tuvo además la inteligencia de discernir que el terrorismo indiscriminado ejercitado hasta la fecha sobre los indios era peor que inútil. Probablemente, no era el «muy perfecto, gentil caballero» que perfilan sus más románticos admiradores –dudosamente habría sobrevivido de serlo; si llegaba el caso, podía ser tan brutal como el que más–. Pero compensaba los actos de ferocidad con actos de generosidad e incluso de camaradería. Enciso era demasiado legalista de un modo mezquino, Nicuesa demasiado arrogante para mantener el tipo sobre los curtidos supervivientes que integraban la comunidad de Darién; el primero, pronto fue despojado de toda autoridad, el segundo, enviado a «casa» en un destartalado bergantín a encontrarse con un fin desconocido y, sin duda, horrible. Balboa quedó al mando, por votación de sus pares.

Una combinación de lucha, terrorismo, regalos, matrimonio con la hija de un jefe y (razonablemente) honestas alianzas permitieron a Balboa no sólo retener sino expandir un pequeño imperio en los cenagales y junglas de Darién. Para los nuevos burócratas de la Española, para la Corte en España (y pese a una legitimación provisional por parte del hijo de Colón, Diego Colón, en su condición de virrey de la Española) el suyo era un poder usurpado. Su base real era su autoridad sobre los colonizadores que, ante la censura monárquica y la socavación por descontentos locales, bien podía resultar de barro. Tan pronto como pudo –en abril de 1511– Balboa tomó la esencial precaución de enviar a la Corte española todo el oro que pudo; pero Enciso lo escoltaba, y pronto se enredó en intrigas. En enero de 1513 Balboa recibió dos cartas; una contenía su nombramiento real como capitán temporal y gobernador de Darién; la otra, de fecha posterior, información de su propio agente sobre el hecho de que Enciso le había calumniado de tal modo ante los consejeros reales que su caída estaba próxima. Más oro, y aún más, era la única respuesta; y eso suponía más saqueos en el interior.

Ya en 1511 se había producido un curioso incidente cuando el hijo de un jefe indio había desparramado como minucias los artefactos de oro que los españoles habían recogido y, a cambio de una alianza, les había prometido conducirlos contra los enemigos de su padre, detrás de las montañas, donde había mucho más oro –y un gran mar–. A principios de septiembre de 1513, Balboa navegó con unos doscientos hombres hasta la parte más estrecha del istmo y partió para un arduo viaje desde Acla, otra de las pequeñas ciudades perdidas (recientemente redescubierta) del Darién. El 25 o el 27 de septiembre, contempló en soledad desde lo alto la gran extensión de agua del océano. La solemnidad de la ocasión fue reconocida –los conquistadores siempre fueron conscientes de su propio lugar en la historia–. Así que se erigió un monumento de piedra, en el que se grabaron los nombres de

todos los españoles presentes –en ese momento, debido a las enfermedades, no más de sesenta y siete–. El día 29 Balboa en persona vadeó las aguas saladas del golfo de San Miguel –hubo de esperar horas a que subiera la marea– con una bandera en la mano y formalmente tomó posesión del mar del Sur y de todas sus tierras.[21]

El resto es anticlímax. En enero de 1514 Balboa regresó al Darién, cargado de oro y perlas –como dijo él mismo, «con más oro que salud», pero habiendo perdido pocos o ningún hombre–; a fines de junio, llegó su reemplazo, Pedro Arias de Avila (Pedrarias), una de las pocas figuras históricas que no ha encontrado quién le defienda. Balboa permaneció en la administración, en el puesto subalterno de adelantado del mar del Sur –un título sin duda honorable para la posteridad, pero motivo de feroz envidia para Pedrarias–. En su visión, Balboa había contemplado inmediatamente navegar por el mar del Sur; su energía le impulsó a un tremendo esfuerzo de organización que, con gran coste de vidas indias, transportó pertrechos marinos, anclas, aparejos e incluso maderas, desde Acla a través de las selvas-pantanosas, cuando no montañosas –de lo que debido a sus desvelos era conocido, y lo será siempre, como el Istmo–. Ocupó las islas Perla en la bahía de Panamá y navegó aproximadamente durante cien millas hacia el Sur –ya circulaban rumores, provenientes de los indios de San Miguel, relativos a los ricos reinos que Pizarro había de conquistar–. Los cuatro pequeños barcos fueron su perdición: sus planes– ¿hacia las doradas tierras del Sur?, ¿a las islas de las Especias?, ¿a Catay?– fueron suficientes para inflamar los celos incansables de Pedrarias, disfrazados de obsequiosa cordialidad. Arrestado por Francisco Pizarro, el instrumento adecuado para ese trabajo, Balboa fue juzgado por falsos cargos y decapitado en Acla. Su logro, salvo por la inmortal importancia del mar del Sur,[22] murió con él; bajo Pedrarias el orden ecuánime que había instaurado entre los españoles fue reemplazado por una tiranía reglamentarista, su relativa humanidad hacia los indios por la más salvaje explotación y devastación. El humanista Peter Martyr, informando al Papa desde España, lo resumió: «No se hizo más que matar y ser matado, descuartizar, ser descuartizado».[23]

Mientras tanto, lejos, al otro lado del mar del Sur, esos mismos años de las agonías de Balboa vieron como el rival lusitano ganaba su apuesta. En 1511 el gran Alfonso de Albuquerque tomó Malaca; un joven oficial destacó por su gallardía en la batalla, Fernando de Magallanes. Desde su nueva base, Alfonso de Albuquerque envió a Antonio de Abreu y a Francisco Serrão en el gran viaje que por vez primera puso a las auténticas Indias firmemente –si bien de una forma un poco errática todavía– en el mapa del mundo. La flota navegó bordeando la costa norte de Sumatra, Java y las islas más pequeñas hacia el Este, llegando a Ceram y Amboyna. Serrão naufragó cerca de Banda, pero prosiguió su camino en embarcaciones nati-

vas hasta Ternate en las Molucas, las llamadas islas de las Especias, donde permaneció y llegó a adquirir una posición muy influyente en la política local. Su posición era ambigua: ¿Era un leal súbdito portugués, o un francotirador que jugaba sus propias cartas, el primer precursor del rajá Brookes del Oriente? Indudablemente era un buen amigo de Magallanes, quien había salvado su vida en una emboscada en Malaca, y esa amistad jugó un papel en la concepción del contraataque de Castilla al avance portugués, una jugada que devino, probablemente más por accidente que por designio, la primera circunnavegación del globo.

## Magallanes: el hombre y sus motivos

Magallanes nació en la pequeña nobleza portuguesa, probablemente hacia 1480 y en Oporto.[24] Tras servir como paje en la casa de la reina Leonor, partió hacia el Este con la gran flota de Francisco de Almeida, el primer virrey de las Indias, en 1509, y participó en muchas batallas. Tomó parte en la decisiva batalla naval de Diu en 1509, en la que la contraofensiva egipcio-gujaratí fue desarbolada;[25] estuvo probablemente con Albuquerque durante el primer asalto de Goa en 1510, y ciertamente en Malaca tanto en 1509, cuando rescató a Francisco Serrão, como en el exitoso sitio de 1511. En la actualidad, se duda de su presencia en el viaje a las Indias de Abreu, pero debió de conocer el resultado. De las noticias dispersas que tenemos de su vida anterior a 1517, se saca la impresión de que fue un hombre bajo de estatura pero impresionante, gallardo y resuelto en la acción, a un tiempo calculador y atrevido, capaz tanto de generosidad como de violencia, de temperamento independiente, reservado y muy taciturno, así como obstinado en todo lo relativo a sus derechos. Su vida entera lo muestra como un líder inflexible, que trataba a sus hombres con mano dura llevado de sus propios demonios personales. Cuando no era más que un joven oficial, ya fue capaz de discrepar en público del terrible Albuquerque.

Magallanes estaba de vuelta en Portugal a tiempo de participar en la captura de Azamor en Marruecos en 1513; allí fue herido en la pierna, y desde entonces cojeó, y fue promocionado a *quadrilheiro mor*, oficial a cargo de la disposición del botín. El puesto era envidiable y Magallanes pronto se vio envuelto en falsas acusaciones de apropiación indebida. No ayudó a su causa regresando a Portugal sin permiso y pidiendo un aumento de sueldo. El rey, D. Manuel, lo mandó de vuelta para que hiciera frente a los cargos; estos fueron retirados y su nombre restablecido, pero las pretensiones de Magallanes de mayor reconocimiento de sus servicios tanto en las Indias como en Marruecos fueron desestimadas: no cabe duda de que D. Manuel, quien nunca se caracterizó por su generosidad hacia sus subalternos,

tenía un prejuicio frente a Magallanes, quien a su vez no era un hombre capaz de tragarse un insulto, ni siquiera proveniente de su soberano, con paciencia. Ese pequeño rifirrafe, con paralelismos en todas las cortes del Renacimiento, tuvo consecuencias mundiales, pues Magallanes decidió pasar al servicio de Castilla –«¡Qué grandes conflictos nacen de cosas triviales!»–.

Por supuesto, es posible que hubiera razones más profundas y algunos autores sostienen que Magallanes debió de haber esbozado planes a D. Manuel para un viaje a las Indias por el Oeste:[26] pocas propuestas podían ser peor recibidas y Magallanes sin duda debió de haberlo previsto. Al margen de una prudente prevención a traspasar la línea de Tordesillas, eso habría sido un ridículo despilfarro de esfuerzos para Portugal, quien ya controlaba con firmeza la ruta africana y, además, era completamente contrario a sus intereses: ¿Para qué abrir nuevas e incontrolables puertas? El descubrimiento del paso del Suroeste fue mal recibido por los portugueses, quienes debieron de leer con desagrado sobre los trabajos y penalidades del estrecho y del paso al océano. Lagôa lo resume de la siguiente manera: aunque los elementos de la empresa de Magallanes fueron recogidos cuando estaba en el Este, la idea de ejecutarla se formó tras su disputa con D. Manuel. Hacia esa época «ir a las Molucas por la corona portuguesa, tras el viaje de Abreu, sería una hazaña sin gloria», y un hombre del temperamento de Magallanes difícilmente podía resignarse a una vida de inactividad, el resultado habitual del enfado de un príncipe. Lagôa sigue diciendo que «la caída de Juan de Solís, que coincidió con la afrenta infligida a Magallanes, le hizo reparar en el gran problema cuya solución, además de honor y riquezas, le proporcionaría la única forma de vengarse del insulto real».[27] Éste parece el resumen más justo de la cuestión del motivo.

Hacia 1514, pues, el gran proyecto debió de tomar forma en la mente de Magallanes. En qué medida fue influido por las noticias sobre la importante posición de su amigo Serrão, casi de independencia, en las Molucas, y las cartas que intercambiaron, es incierto. Según Barros, Serrão escribió a Magallanes que había encontrado un nuevo mundo, exagerando enormemente la distancia entre Malaca y las Molucas para inflar sus propios logros (esto por supuesto tendería a situar las Molucas en la zona española), y sus papeles, examinados tras su muerte por el comandante portugués en las Molucas, incluían una carta de Magallanes en la que éste le decía que «si Dios lo quería, pronto estaría con él; y si no era con Portugal, sería con Castilla, pues sus asuntos parecían inclinarse hacia ese lado».[28] Lagôa se inclina a minimizar la influencia de Serrão: según él, un factor no tan importante como sugiere la tradición. En cualquier caso, hacia 1516 Magallanes sabía lo que quería hacer; y sólo podía hacerlo renunciando a su lealtad natural.

Al juzgar esa transferencia de lealtad, debemos recordar que había un constante intercambio de personal, especialmente el dedicado a asuntos marítimos, entre España, Portugal y otras naciones; Juan de Solís, por ejemplo, era probablemente también portugués, y sirvió a Castilla y a Francia además de a su propio país.[29] Ya existía un grupo de exiliados lusitanos en España; Magallanes se casó con la hija de uno de ellos, Diego Barbosa. Para muchos hombres de posición la lealtad era más una cuestión de fidelidad personal a un príncipe que nacional, y el repudio de un soberano ingrato bien puede haber sido considerado (excepto por ese soberano) como algo más censurable que deshonroso; más una cuestión de mal gusto que de verdadera traición. Tan generalizado era el intercambio de servicios en la península que podemos asumir que, en verdad, la ofensa de Magallanes fue su gran éxito, sin el cual no se habría hablado tanto de su defección; aunque de forma paradójica, eso contribuye a la moderna tendencia a su condonación.[30]

En octubre de 1517 Magallanes fue a Sevilla y se nacionalizó de forma oficial como súbdito de Carlos I (el emperador Carlos V); en diciembre se le unió Ruy Faleiro, un hombre de reputación como cosmógrafo pero algo desequilibrado. Magallanes y Faleiro estaban sinceramente convencidos de que las Molucas estaban en la esfera española, asumiendo que la línea de Tordesillas se extendía alrededor del mundo; y, de hecho, unos cuantos portugueses que permanecieron leales a su rey bien compartían esa idea o, en todo caso, tenían dudas sobre los derechos de Portugal, lo que ocasionó cierto desconcierto a los enviados de D. João III en la conferencia de Badajoz que se celebró para considerar la nueva situación creada por el viaje de Magallanes.[31] A modo de garantía, D. Manuel obtuvo una nueva bula, *Praecelsae devotionis* (1514), del papa León IX, quien había sido obsequiado con un elefante enviado por Albuquerque; esta bula confirmó la *Romanus Pontifex* y de forma muy vaga concedía derechos a Portugal sobre cualesquiera territorios paganos que pudieran ser alcanzados navegando hacia el Este, restringiendo los efectos de la línea de Tordesillas al Atlántico.[32]

Los oficiales de la Casa de Contratación, la agencia real que se ocupaba de organizar las Indias Antillas desde Sevilla, no se dejaron impresionar por la promesa de Magallanes de que podía guiarlos a las islas de las Especias sin violar los derechos portugueses; pero uno de ellos, Juan de Aranda, tomó más en serio a Magallanes y a Faleiro. Aranda tenía la confianza del inmensamente poderoso Juan de Fonseca, obispo de Burgos y jefe de la Casa; pero, para indignación de Faleiro, sacó una buena tajada de sus servicios, insistiendo en una octava parte de cualesquiera beneficios que pudieran obtener. También les apoyó Cristóbal de Haro, miembro de una familia de comerciantes de Burgos que había trabajado con los Fugger en la financiación del comercio de la pimienta, pero que habían roto con

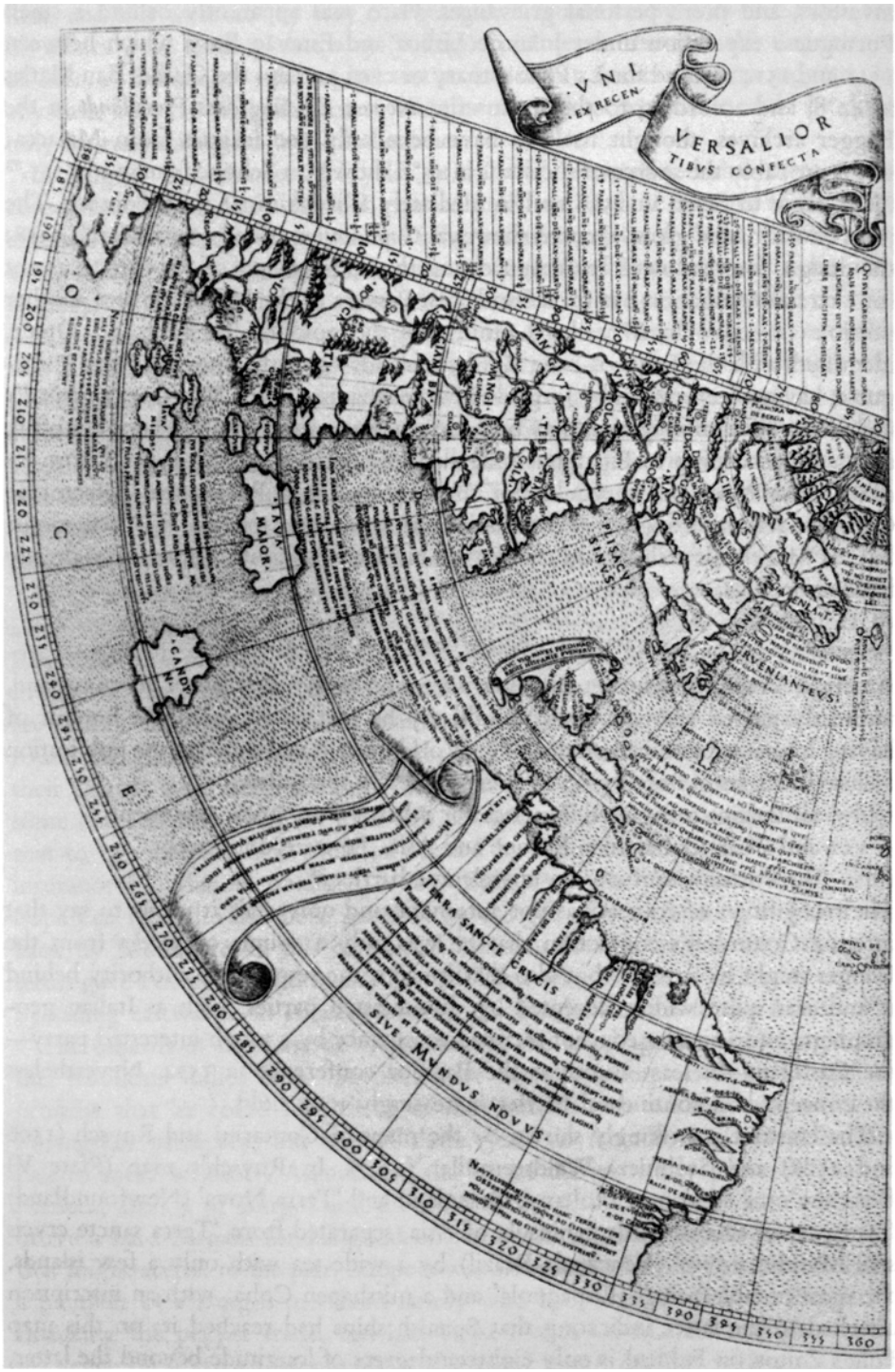
D. Manuel debido a la insistencia de este último en un monopolio real y, en general, por la dureza de su trato con los inversores alemanes, así como por otros agravios personales. Al parecer, Haro estaba detrás de una pequeña expedición portuguesa al mando de João de Lisboa y Estevão Frois que entre 1511 y 1514 alcanzó el estuario del río de La Plata o incluso el golfo de San Matías a 42ºS, y quienes, según el manuscrito *Newen Zeytung auss Pressilandt* de los archivos Fugger, creían hallarse tan sólo a 600 leguas de Malaca; ése es probablemente el origen del estrecho ubicado en la latitud 45ºS en el mapa de Schöner de 1515.[33] Haro llegó a España en 1516 e inmediatamente se alió con Fonseca. Los esfuerzos conjuntos del grupo aseguraron la capitulación real promulgada el 22 de marzo de 1518: el designio, ensombrecido por el viaje de Vespucio y Solís de 1515-16, no era la circunnavegación, sino hallar un paso del Suroeste hacia las Molucas; y otro posible objetivo en la mente de Magallanes podía ser el oro de Tarshish y Ofir, identificadas como las Lequeos –las islas Ryukyu– ya conocidas de los portugueses, pues habían sido visitadas por Jorge de Mascarenhas en 1517.[34] El hecho de si desde su origen incluía una circunnavegación puede quedar en interrogante, pero en conjunto es muy dudoso, aunque, según Pigafetta, Magallanes se había decidido por esa ruta antes de su muerte. *Pace* Morison, no habría tenido sentido que un desertor portugués fugado a Castilla regresara por la zona portuguesa, contraviniendo sus instrucciones, pero, como la temeridad de Magallanes en el día de su muerte sugiere, un orgullo desmesurado ya se habría apoderado de él.[35]

## El viaje: antecedentes y preparativos

Américo Vespucio, quien en sus tres o cuatro viajes nunca estuvo al mando, indirectamente tuvo el honor (aunque muchos dirían que no lo mereció) de bautizar con su nombre el Nuevo Mundo, puesto que fue a partir de la publicación de sus cartas, en particular por Waldseemüller en 1507, que:

> Toda Europa reconoció a América como lo que era, un nuevo continente, y una barrera entre Europa y Asia. Para todos, excepto los portugueses, fue una barrera indeseada.[36]

Por descontado, el reconocimiento no fue automático ni universal; es justo decir que en 1504 la convicción de Colón de que estaba a sólo un par de semanas del Ganges podía ser objeto de burla, pero también que contaba con autoridades respetables que la respaldaban y era ampliamente aceptada por partes desinteresadas, como los geógrafos italianos; y un concepto similar fue aceptado por una parte muy interesada –los castellanos– tan tarde como en la conferencia de Badajoz en 1524. No obstante, el concepto de una barrera continental empezó a arraigar.


VNI
EX RECEN
VERSALIOR
TIBVS CONFECTA
TAVA MAIOR
CANDY N.
PLISACVS SINVS
TERRA SANCTE CRVCIS
SIVE MVNDVS NOVVS

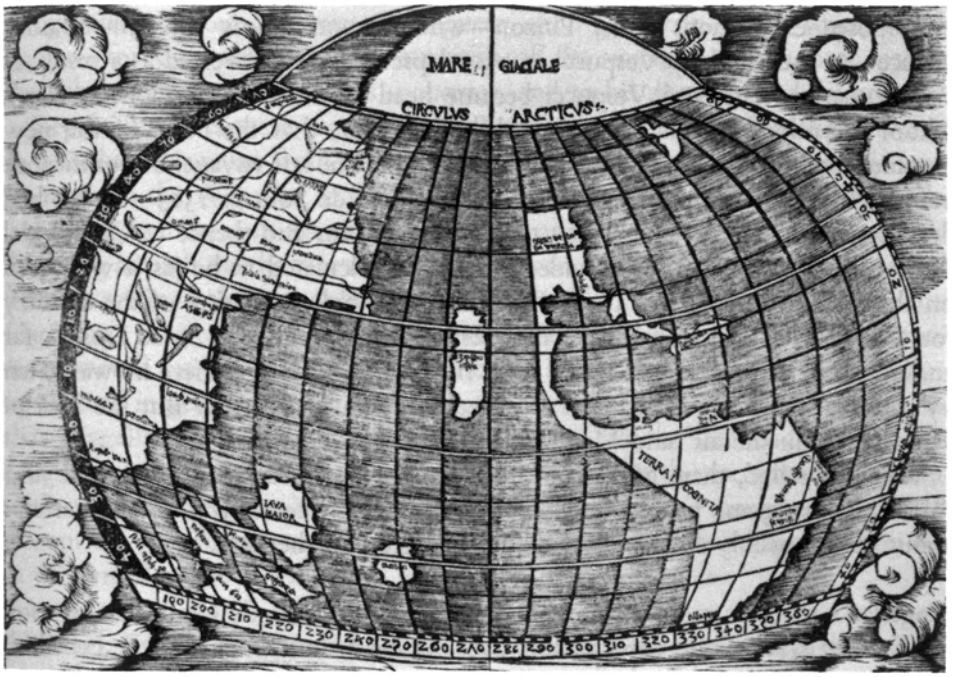



*Lámina VI.* LAS INDIAS AMERICANAS: STOBNICZA. 1512. Copiado de una inserción efectuada en el mapa del mundo de Waldseemüller de 1507, de J. Fischer y F. von Wieser (eds.), *Die Älteste Karte mit den Namen Amerika* (Innsbruck, 1903). BNA.

◀ *Lámina V.* LAS INDIAS COLUMBINAS: RUYSCH 1508. La inscripción a la izquierda de la isla correspondiente a Cuba es oscura, debido a un exceso de abreviaturas, pero dice que, puesto que Marco Polo afirma que «Sipangu» está «1500 *miliaribus*» al este de Zaiton (Quanzhou en Fujian), Ruysch no osó insertarlo en el mapa bajo ese nombre, ya que la posición así indicada está ocupada por islas descubiertas por los españoles; muy extrañamente, se sugiere que «Sipangu» y «Spagnola» pueden ser lo mismo pues las letras que forman los dos nombres son las mismas. (Estoy en deuda con el Sr. R. W. Barnes del Departamento de Clásicos de la Universidad Nacional de Australia, por su ayuda con este difícil texto; pero la responsabilidad de la interpretación es mía en última instancia.) De *Universalior Cogniti Orbis Tabula*, reproducida en A. E. Nordenskiold, *Facsimile Atlas* (Estocolmo, 1889). BNA.

El contraste es mostrado de forma llamativa por los mapas de Contarini y Ruysch (de 1506 y 1508) y de Stobnicza-Waldseemüller (1507). En el mapa de Ruysch (Lámina V) de la edición de 1508 de Ptolomeo, Groenlandia y «Terra Nova» (Tierra recién descubierta) forman parte de una península al este de Asia, separada de «Terra sancte crvcis sive Mundus novus» (Venezuela-Brasil) por un ancho mar con algunas islas, de las cuales las más notables son «la Española» y una desfigurada Cuba, con una inscripción añadida a la misma indicando que los barcos españoles la habían alcanzado; en este mapa el Zaiton de Polo (en Fujian) está a sólo dieciocho grados de longitud por detrás de la anterior, y entre las dos hay otra inscripción que sugiere, de manera dudosa, que «spagnola» podía ser Cipango. Junto a este elegante mapa, el inserto hecho por Stobnicza en el mapa del mundo de Waldseemüller es burdo (Lámina IV); pero muestra un continente (americano) continuo desde la latitud 50ºN hasta el punto inferior del mapa a 40ºS; las «costas» del oeste de este continente se muestran en un diagrama, al no ser conocidas, sino deducidas con inteligencia; Cipango está más próximo a esta tierra que Asia. Sin embargo, el viejo concepto subsistió. En el planisferio de Franciscus Monachus (1529) tenemos la versión española: América es una vasta proyección desde el sudeste de Asia (con un estrecho intuido en algún punto de América Central) y el océano Índico y el Pacífico se funden en uno solo.[37]

Hasta dónde se extendía la barrera al Norte y al Sur era ignorado, y tampoco se sabía si había pasos que la atravesaran; hacia 1518 se hicieron algunas tentativas en ambas direcciones. Salvo que tengamos en cuenta la travesía de Vicente Yáñez Pinzón en 1499 a lo largo del litoral de Venezuela y posiblemente del norte de Brasil, la primera de esas incursiones hacia el Sur fue la del portugués Nuño Manuel, con Vespucio, en 1501-02. Cuán lejos esa expedición llegó es cuestión discutida; Vespucio reivindicó haber alcanzado la latitud 52ºS, aunque algún punto entre 20 y 32º cuenta con más partidarios.[38] Pero en todo caso, no encontró ningún paso, y el último viaje de Vespucio, en 1503-04, no llegó tan lejos. En realidad, por más que Vespucio y Haro puedan haber estado interesados en un paso por el Suroeste, a su entonces señor, D. Manuel, sólo le concernía la exploración de las tierras transatlánticas que le eran atribuidas por el tratado de Tordesillas.

Las expediciones propuestas por Pinzón –con Vespucio de nuevo al servicio de España– en 1506, y por Vespucio en 1508, fracasaron o fueron desviadas como resultado de las protestas portuguesas, y Vespucio fue nombrado jefe de la escuela de pilotos de la Casa de Contratación. Empezaba a ser evidente, no obstante, que la costa del nuevo continente se extendía mucho más allá del límite de Tordesillas. Los últimos viajes de importancia antes del de Magallanes fueron los de Frois y Juan de Solís en 1515-16; estos tenían instrucciones precisas de hallar una ruta al

mar del Sur y de ahí a Castilla del Oro. Cerca de la moderna Montevideo, que Solís calculó se hallaba (como así era) en la parte española de la línea de Tordesillas, Solís tomó posesión del país para Castilla y navegó hacia arriba por el estuario del Plata, el «Mar Dulce» de aguas frescas, yendo lo suficientemente lejos como para asegurarse de que se trataba de un gran río y no de un paso. Allí fue devorado por los caníbales y la expedición, desarbolada, regresó a España. Pero la idea de un estrecho «quedó en el aire» y la propuesta de Magallanes fue hecha en el momento oportuno.[39]

Cuando partió, Magallanes sabía que tendría que ir más allá de 30ºS para evitar las aguas portuguesas, y que, si había un paso, tenía que hallarse lejos de ahí- tal vez alrededor de 50ºS, posiblemente incluso veinte o más grados más lejos–.

Los problemas de Magallanes apenas empezaban: en un principio la Casa de Contratación no tuvo en cuenta el asunto de la capitulación, pero cuando fue llamada al orden por las cartas reales, fue cooperativa en general. El errático Faleiro era una constante fuente de problemas, y había una marcada renuencia –especialmente entre las posibles tripulaciones– a participar en la empresa. Y en todo momento, los portugueses hacían cuanto podían para sabotear un proyecto que iba en contra de los intereses materiales de su país y también –era notoria la ruptura de Magallanes con D. Manuel– dañaba su *amour propre* como portugueses, y el de su príncipe –factores que pesaban mucho en el mundo del Renacimiento–.

Se asignaron cinco naves al viaje: *San Antonio*, 120 toneladas, 31 metros de eslora, 9,8 de ancho; *Trinidad*, 110; *Concepción*, 90; *Victoria*, 85; *Santiago*, 75.[40] Eran viejas y estaban deterioradas por el uso –el cónsul portugués en Sevilla, Sebastião Álvares, dijo que él no se arriesgaría a navegar a las Canarias en ellas,[41] pero Magallanes puso todas sus energías en la tarea de remozarlas a través de la Casa, a cargo del rey–; hacia 1519 los fondos escaseaban, y Cristóbal de Haro tuvo que sufragar hasta una quinta parte del coste –que le fue reembolsada, sin intereses ni beneficios, dieciocho años después–.[42]

El reclutamiento era el peor problema: agentes portugueses se dedicaron a propagar los más alarmantes rumores. D. Carlos deseaba tripulaciones íntegramente españolas, limitando la presencia de portugueses a como mucho los cinco pilotos y algunos grumetes; hubo de aceptar veinticuatro, y, finalmente, puede que embarcaran hasta cuarenta, algunos alistados como españoles. Eso suponía una sexta parte de un total de doscientos treinta y siete hombres, y, con todo, Magallanes, la víspera de la partida, se vio obligado a completar la tripulación con extranjeros: unos treinta italianos, una decena de franceses, flamencos, alemanes, levantinos, hombres de sangres mezcladas y un inglés, el maestro-artillero Andrew de Bristol, quien murió en el Pacífico. [43] Con pilotos portugueses y una oficiali-

dad, mezcla de españoles y portugueses ineludible pero peligrosa, había base suficiente para los motines y disensiones del viaje, aunque hubo nacionales de ambos países tanto entre los seguidores de Magallanes como entre los desertores y amotinados.

Los portugueses hicieron repetidos esfuerzos –en especial, Sebastião Álvares– por recuperar a Magallanes para sus filas; Álvares subrayó los peligros «tantos como cohetes tiene una girándula»; puso énfasis en el recelo castellano hacia Magallanes (que él había estimulado activamente), y ofreció recompensas, llegando en una ocasión a congratularse de estar cerca de su objetivo. Pero más allá de la posición de Magallanes como un hombre de honor comprometido ante su nuevo y más generoso Señor –en lo que Lagôa hace hincapié– es improbable que un hombre del Renacimiento confiara mucho en los príncipes. Álvares tuvo más éxito a la hora de agitar el descontento general, y, en concreto, logró provocar un tumulto en el muelle desatado por la falsa alegación de que Magallanes había desplegado banderas portuguesas en la *Trinidad*. Eso fue en octubre de 1518; la firme solicitud de auxilio hecha por Magallanes al rey reforzó su autoridad sobre los oficiales locales reacios a colaborar, y la más que evidente obsesión portuguesa por malograr la expedición tuvo un efecto contraproducente, haciendo ver que una presencia española en las islas de las Especias o el control de las mismas sería muy provechoso.

Aunque la vanidad y el mal carácter de Ruy Faleiro debieron de perjudicar el proyecto, su prestigio como experto científico jugó un papel importante en la aceptación del mismo, y, a mediados de 1519, Magallanes todavía lo consideraba, en palabras de Lagôa, como su «colega en el alto mando», mientras que, si de verdad hubiera estado loco, como a menudo se afirma, el capitán-general hubiera estado ansioso de librarse de él. La sustitución de Faleiro en julio de 1519, sin embargo, no parece haber sido causada por su inestabilidad mental, muy exagerada por Sebastião Álvares tras el fracaso de su intento de recuperarlo para Portugal. Algunos contemplaban con escepticismo la muy alardeada cosmografía de Faleiro, que otros atribuían a sus demonios interiores, y, en conjunto, debía de parecer menos estable y fiable que el impresionante Magallanes. Ante todo, debió de parecer más sensato colocar a un castellano cerca de, o junto a, Magallanes, mejor que tener a dos portugueses en lo más alto; las maquinaciones de Álvares habían despertado dudas y recelos comprensibles en los consejeros reales.

Faleiro, pues, fue excluido de la Casa, apaciguado con la promesa de liderar una segunda expedición; puede que incluso él tuviera miedo de poner a prueba sus heterodoxos métodos –para la determinación de la longitud mediante líneas isogonales– en zonas completamente desconocidas, aunque el propio Magallanes insistió en que se le diera el libro de pilotaje de Faleiro antes de acceder a que fuera

reemplazado como piloto por Andrés de San Martín. Fue sólo tras la partida de Magallanes cuando Ruy Faleiro de verdad se volvió loco.[44]

El crucial nombramiento de Juan de Cartagena, hombre de Fonseca –su sobrino o quizá bastardo– como veedor-general y capitán del tercer barco fue una definitiva reafirmación frente a la preponderancia portuguesa en el mando. Las funciones del veedor-general pueden ser definidas como las de un super-sobrecargo, encargado de velar por los intereses financieros del rey y tal designación era un procedimiento completamente normal; pero una cédula real de 1518 es explícita:

> Es conveniente que haya un tercero con dicho portugués,
> en caso de muerte o en caso de que dicho portugués no siguiera
> la ruta debida para completar el viaje
> que debe realizarse y, en tal supuesto, nuestros asuntos
> no tendrían buen fin.

Esto ha sido aducido para argumentar que Cartagena era en efecto un comisario, o al menos un espía, con poderes secretos, o un segundo en el mando –ése es el objeto de la cédula–, y sus acciones sugieren que desde su propio punto de vista era, en efecto, un comandante adjunto. Además de las funciones ordinarias de un veedor, debía asesorar sobre la colonización y ser alcalde, o gobernador, del primer fuerte que fuera construido. Pero sus propias instrucciones de 6 de abril de 1519, en palabras de Lagôa, «no eran del tipo que permitiera ninguna intervención en las funciones del capitán-general, estando limitadas a darle poderes sobre el aspecto comercial de la empresa».[45]

De otro lado, cualquier oficial tenía derecho a informar por escrito, sin censura, sobre la marcha de la expedición, de modo que al regreso se pudieran pedir cuentas al jefe; una tal residencia, o autopsia, de la conducta del gobernador era normal en la práctica colonial española, aunque en este caso estaba especialmente dirigida a Magallanes. Pero si Cartagena hubiera ostentado poderes adicionales, sin duda los habría invocado en su juicio en Puerto de San Julián, por lo menos para que constara en acta, incluso si el veredicto inmediato hubiera estado decidido de antemano. Desde la perspectiva de Lagôa, el rey bien pudo haber considerado investir a Cartagena con tales poderes, pero desistió de hacerlo por si Magallanes decidía aceptar las ofertas portuguesas ante esa muestra de falta de confianza.

Las instrucciones finales estaban basadas en la práctica común española para los viajes largos. Magallanes no debía correr el riesgo de desembarcar él mismo, sino enviar a sus oficiales y tomar rehenes. No podían venderse armas, ni hachas, ni hierro a los nativos. Las mujeres nativas no debían ser tocadas, y estaban prohibidas las cartas y los dados –un consejo de perfección que excedía del modelo por-

tugués, que permitía jugar con pequeñas apuestas–. Todas esas normas, excepto la disposición ya mencionada que permitía las informaciones independientes, eran bastante normales en las expediciones contemporáneas, aunque habitualmente no fueran seguidas al pie de la letra. Otra norma era muy importante: en ningún caso Magallanes debía penetrar en zona portuguesa. Según de las Casas, al narrar de forma directa (pero cuarenta años después) su conversación con Magallanes, éste, si no conseguía encontrar un paso del Sudoeste, tomaría la ruta africana –o quizá adoptaría un plan más arriesgado, siguiendo el mapa casi ptolemaico de Lopo Homem (1519), que prolonga la costa del sur del Brasil en un gran arco antártico que se une con Catay, reconciliando así el concepto de Ptolomeo de un océano Índico cerrado con el descubrimiento de da Gama: el océano sigue siendo cerrado pero comprende tanto el Atlántico como el Índico–.[46] Esa inmensa travesía siguiendo la costa de una desconocida *Terra Australis* sin duda habría dado un buen motivo a Magallanes para ocultar su plan a sus oficiales; pero precisamente esa reticencia fue una gran provocación al motín que podría haber dado al traste con todo el proyecto.

Tras dos postergaciones, todos los obstáculos al fin superados, la flota descendió por el Guadalquivir desde Sevilla a principios de agosto, y, tras aprovisionarse por última vez en San Lúcar de Barrameda, dejó el estuario el 20 de septiembre de 1519, enarbolando Magallanes su bandera en el *Trinidad*.

## El viaje al Sur

Las fricciones empezaron pronto, una vez pasado cabo Verde; siguiendo con toda probabilidad a los *roteiros* portugueses, Magallanes tomó una ruta hacia el Sur en vez de cruzar el Atlántico, lo que pudo alarmar a los oficiales españoles: ¿Acaso el capitán-general los estaba conduciendo a aguas portuguesas? Juan de Cartagena se insolentó e insubordinó de forma notoria, tergiversando sus órdenes y llegando a omitir los preceptivos saludos vespertinos al comandante, por lo que, cuando tuvo oportunidad, Magallanes lo despojó de la capitanía del *San Antonio* y lo puso bajo arresto. Así estaban las cosas cuando la flota atravesó Brasil y, en enero de 1520, exploró el estuario del Plata. Esa gran abertura despertó esperanzas, pero no había ningún paso allí ni tampoco más al Sur, en el golfo de San Matías, y el día 31 de marzo Magallanes llegó a Puerto de San Julián, en 49º20'S, donde decidió pasar el invierno. Aquí, abocados a una larga espera y al racionamiento de alimentos en un clima frío, el descontento de los hombres desembocó en un motín, y un motín de oficiales.

Representantes, más o menos amotinados, exigiendo el regreso eran muy comunes en tripulaciones que invernaban en latitudes altas. Magallanes logró miti-

gar el deseo de regresar de los marineros, señalando que las cosas resultarían mucho más llevaderas en primavera y que había madera, agua, pesca y aves en abundancia, de manera que las raciones podían ser complementadas; también apeló a su orgullo, pero más que otra cosa, hizo prevalecer su liderazgo: él estaba dispuesto a encontrar un paso, tan lejos al Sur como 75º si hacía falta, y a morir en el empeño. La rebelión de los oficiales fue mucho más seria.

En Pascua,[47] sólo uno de los oficiales –el primo de Magallanes Álvaro de Mesquita, ahora a cargo del *San Antonio*– aceptó su invitación a misa y a un banquete en la capitana. Durante la noche, los conspiradores, encabezados por Juan de Cartagena y Gaspar de Quesada, tomaron el *San Antonio*, el *Victoria* y la *Concepción*. A la mañana siguiente se desarrollaron negociaciones, lo más probable es que con dudosa sinceridad por ambas partes; Magallanes envió un pequeño destacamento con armas escondidas al *Victoria*, aparentemente para acordar una conferencia; el capitán Luis de Mendoza fue apuñalado sin previo aviso y el barco capturado, para formar con los leales *Trinidad* y *Santiago* una barrera que bloqueaba la salida del puerto. Por la noche el *San Antonio* hizo un débil intento de escapar, pero la rápida recuperación del *Victoria* había desanimado a los amotinados. Tras su rendición, Álvaro de Mesquita presidió un tribunal que sentenció a muerte a cuarenta hombres, incluido Juan Sebastián Elcano, a quien los rebeldes habían situado al mando del *San Antonio*. Por supuesto, semejante sentencia sobre más de una sexta parte de los hombres era una mera formalidad; finalmente, sólo Quesada fue decapitado y descuartizado, como también lo fue el cuerpo de Mendoza. Juan de Cartagena no fue ejecutado, tal vez por causa de su condición de comisionado del rey, pero fue sentenciado (puede que tras un frustrado segundo intento de rebelión) a ser abandonado en una isla desierta.

No cabe duda de que Magallanes había contribuido en gran medida a los incidentes con su actitud despótica, su secretismo y su parcialidad por los oficiales portugueses. Dicho lo cual, y considerando la situación, difícilmente puede ser acusado de afrontar la rebelión con brutalidad y pocos escrúpulos. El motín era la pesadilla constante de los capitanes exploradores hasta bien entrado el siglo XVIII; y, a no ser que el comandante lo atajara con mano dura, el viaje estaba condenado; un siglo más tarde Richard Hawkins habría de escribir:

> Por esta y otras experiencias similares, recordando y sabiendo que, si yo consentía en dar un solo paso atrás, echaría por la borda mi viaje y perdería mi reputación, resolví antes perder la vida que prestar oído al nocivo Consejo… pues nunca he visto que un hombre haya cedido sin que de inmediato hayan regresado a casa.[48]

Fue en efecto por la sospecha de que proyectaba un motín por lo que Drake ejecutó a Thomas Doughty en ese mismo Puerto de San Julián; y allí, sus gentes encontrarían los restos de lo que parecía un patíbulo con «huesos humanos debajo», un desagradable recuerdo de la sangrienta Pascua de hacía sesenta años.[49]

Durante el invierno el pequeño *Santiago* se perdió en un viaje de reconocimiento hacia el Sur, pero la tripulación pudo regresar a San Julián; entraron en contacto con los habitantes, para deleite de Pigafetta (que tenía el instinto de un antropólogo) y la leyenda de los gigantes («pies grandes») de la Patagonia inició su larga historia. Quizá temeroso de las consecuencias de un largo periodo de inactividad en ese puerto de diabólico recuerdo, Magallanes zarpó con los otros cuatro barcos a finales de agosto, dejando atrás a Juan de Cartagena con un cómplice, algo de vino y unos sacos de galletas.

Diez grados más al Sur la flota pasó dos meses en Río de Santa Cruz, aprovisionándose de madera, agua y pescado. Con la primavera, volvieron al mar, y cuatro días después, hacia 52º30'S, el 21 de octubre, día de Santa Úrsula, divisaron un cabo que, en honor de ésta, bautizaron como Cabo de las Once Mil Vírgenes, y detrás del mismo pudieron ver «algunos entrantes del mar… que tenían la apariencia de un estrecho».

## El viaje: los estrechos y el océano-Mactán

Fondearon en el nuevo cabo, posiblemente en la costa sur de la bahía, y Magallanes envió en misión de reconocimiento al *San Antonio* y la *Concepción*; una gran tempestad se desató la noche de su partida y se temía que hubieran sido perdidas, hasta que se las vio aparecer, disparando salvas con sus cañones a medida que se acercaban bajo los vítores de la marinería. Habían pasado el primer estrecho –llamado con propiedad Angostura de la Esperanza– y habían hallado una gran abertura, que se estrechaba al final pero luego volvía a ensancharse, y que, obviamente, se adentraba lejos en el continente. No se trataba de otro Plata o de un Mar Dulce; todo indicaba que estaban ante un verdadero paso, y la flota se apresuró.

La cronología del paso es confusa. En algún momento, Magallanes pidió consejo por escrito a sus oficiales, manifestando (a juzgar por la impresión general de su carácter, con gran hipocresía) que siempre estaba receptivo a los consejos ajenos; que se sepa, sólo Andrés de San Martín contestó, aunque en esa u otra ocasión, Estevão Gomes (o Esteban Gómez), un portugués agraviado por no haber recibido el mando de un barco, se opuso a la continuación del viaje: ahora que se

había hallado un paso, lo mejor sería volver a España y regresar con una expedición mejor preparada. Como dice Zweig:

> Desde una perspectiva lógica, objetiva, la propuesta de Gómez de regresar de inmediato para disfrutar los honores a que se habían hecho merecedores parecía eminentemente sensata. De haber sido aceptada, el comandante y casi doscientos hombres de la expedición que estaban predestinados a morir, habrían vuelto a casa sanos y salvos.[50]

De nuevo Zweig invoca las prerrogativas del genio: «Quien quiere actuar heroicamente, debe actuar irracionalmente». Pero, incluso dejando al margen su intenso egoísmo, Magallanes no fue poco razonable al considerar la propuesta totalmente inaceptable: cualquier cosa sería mejor que volver a casa con la tarea a medio hacer, sus promesas medio cumplidas, para tener que enfrentarse de nuevo con las frustraciones, las intrigas y los azares de la resurrección del proyecto. Es posible que el gesto conciliador de Magallanes fuera sólo *pro forma*; es en ese momento cuando se supone que dijo «de forma sosegada» que seguiría adelante incluso si tenían que comerse el cuero de las vergas. Según Pigafetta, a través de un mapa de Martin Behaim que había examinado en los archivos portugueses, el capitán-general conocía la existencia de un estrecho escondido; y ese hecho es el que Nunn y Novell toman como determinante de la idea de Magallanes de que Suramérica no era un nuevo continente, sino una extensión de Asia hacia el Sur, donde el mar del Sur sería el *Sinus Magnus* de Ptolomeo. Cualquiera que sea la verdad, parece imposible que un paso mostrado por Behaim a la altura del trópico de Capricornio fuera «el estrecho que Magallanes buscó y encontró»: un error de casi 30º en latitud es excesivo a todas luces. Incluso si había visto un mapa hecho por Behaim u otro basado en éste, dicho mapa encarnaría el conocimiento de la década de 1490, que hacia 1520 Vespucio y Solís habían desacreditado. Es cierto que la convicción de que Colón había encontrado un *Mundus Novus* en vez de Asia aún no era universal, pero ya era general, y aparte de esta referencia de Pigafetta, hay poca o ninguna evidencia de que Magallanes fuera influido por Behaim. Parece más probable que, como Lagôa arguye, estuviera confundiendo Behaim con otro cosmógrafo de Nurnberg de nombre Schöner, cuyos globos y mapas eran más conformes con el conocimiento general y la opinión de la época.[51]

En la cabecera de Broad Reach hay una bifurcación: Magallanes se adentró en el canal sudoeste (entre la península Brunswick y la isla de Dawson) con la *Trinidad* y la *Victoria*, enviando a los otros dos barcos a explorar el brazo del sudeste. Se divisaron muchos fuegos en la tierra de la izquierda, por ello bautizada como Tierra del Fuego, y los vastos sonidos y la abierta y desolada extensión de la costa

*Lámina VII.* MAGALLANES EN EL ESTRECHO: LA ESTAMPA HEROICA. El héroe es mostrado llevando el timón (aparentemente hacia atrás, pues Tierra del Fuego está a estribor del barco) entre la Tierra de los Gigantes y la Tierra del Fuego; el gigante de la Patagonia, que utiliza una flecha como un emético, es mencionado por Pigafetta y se convirtió en un clásico de la iconografía magallánica (ver Lámina XX); la roca es obviamente la isla de Madagascar desviada. Del libro de Theodore de Bry, *América*, Parte IV (1594), con permiso de los Guardianes de la Biblioteca Británica.

este del paso fueron reemplazadas por estrechos fiordos flanqueados por montañas de espesa vegetación y picos cubiertos de nieve; pese a las dificultades de navegar en aguas angostas expuestas a borrascas súbitas de los valles laterales, el trayecto –de unos 600 km, la longitud del canal de la Mancha– parece que fue en conjunto fluido y fácil. En el «río de las Sardinas», hacia la mitad del paso, Magallanes se detuvo para aprovisionarse de madera y agua; pero los otros dos barcos no se les habían unido y dio la vuelta para buscarlos. Encontró sólo a la *Concepción*; el *San Antonio* había desaparecido; de hecho, Estevão Gomes la había tomado y había

desertado con ella. [52] Dándola por perdida, la flota regresó a lo que Magallanes ya sabía era el canal principal, puesto que cuando estaba en el río de las Sardinas había

> enviado un bote bien aprovisionado con hombres y vituallas para buscar el cabo del otro mar. Les llevó tres días ir y volver, y nos contaron que habían hallado el mar y el gran mar abierto; al oír lo cual el capitán-general, de la alegría que tenía, rompió a llorar, y llamó a ese cabo Deseado (cercano al actual cabo Pilar), por ser una cosa muy deseada y largo tiempo buscada.

El canal era estrecho pero profundo, la corriente más fuerte que la marea: no había duda de que se había hallado el paso.

El 28 de noviembre pasaron por el cabo Deseado y ahora otras lágrimas, pero no de alegría, serían derramadas:

> Nos adentramos en el mar pacífico donde permanecimos tres meses y veinte días sin víveres ni ningún refrigerio, comiendo sólo galletas rancias reducidas a un polvo lleno de gusanos y que hedía a la orina que las ratas habían dejado en ellas, después de comerse la mejor parte. Y bebimos un agua amarilla y podrida. También comimos pellejos de reses que estaban muy duros debido al sol, la lluvia y el viento. Y los dejamos cuatro o cinco días remojándose en el mar y luego los pusimos un rato sobre las brasas. Y aún así no nos saciábamos de ellos.[53]

Y Pigafetta continúa describiendo el peor horror de todos, el escorbuto. Pero el mar había sido apropiadamente llamado el Pacífico, pues no sufrieron ninguna tempestad.

Durante toda la travesía de Guam, hallaron sólo dos islas habitadas. La versión generalmente aceptada de la ruta de Magallanes lo lleva por la costa chilena hasta alrededor de 32 o 34ºS (con el fin de hallar climas más cálidos lo antes posible) y desde allí a través del océano en una dirección usualmente oeste-noroeste, bajo los vientos alisios del sudeste. Las dos islas vistas, San Pablo y Los Tiburones suelen ser identificadas respectivamente como Pukapuka, Fangahina, o Angatau, situadas más allá de las Tuamotus, y Carolina, Vostock, o Flint en las islas Line. G. E. Nunn, sin embargo, arguye, de forma poco convincente, que Magallanes bordeó la costa de Suramérica hasta llegar a 10ºS, y de allí tomó rumbo noroeste hacia el área de Cipango (que sostiene era el objetivo principal de Magallanes), tal y como se muestra en el mapa de Waldseemüller de 1507 –esto es, como una larga isla rectangular que se extendía desde la Baja California hasta cerca de 8ºN–. Al no hallar esa isla, Magallanes habría abandonado la búsqueda y al encontrar vientos favora-

bles –el brazo sur de los vientos alisios del noreste– se dirigió hacia el Oeste, siguiendo los principios sobre latitudes de navegación. Desde esta perspectiva, las dos islas serían Clipperton y Clarión (en las Revillagigedos), situadas alrededor de 10 y 19ºN, respectivamente –una diferencia sin duda demasiado grande con los 16-19ºS para San Pablo y 9-14ºS para Tiburones que les atribuyen Pigafetta, Francisco Albo y el «piloto genovés», los tres cronistas que hicieron la travesía–. El argumento principal de Nunn, es que el piloto Albo, el único que da una explicación coherente de las posiciones, de forma constante falsificó sus datos tras la muerte de Magallanes (¿pero qué fuerza tiene esto?) para asegurarse de que las islas de las Especias se hallaran dentro de la mitad española del mundo. Gran parte del argumento de Nunn es circular.[54]

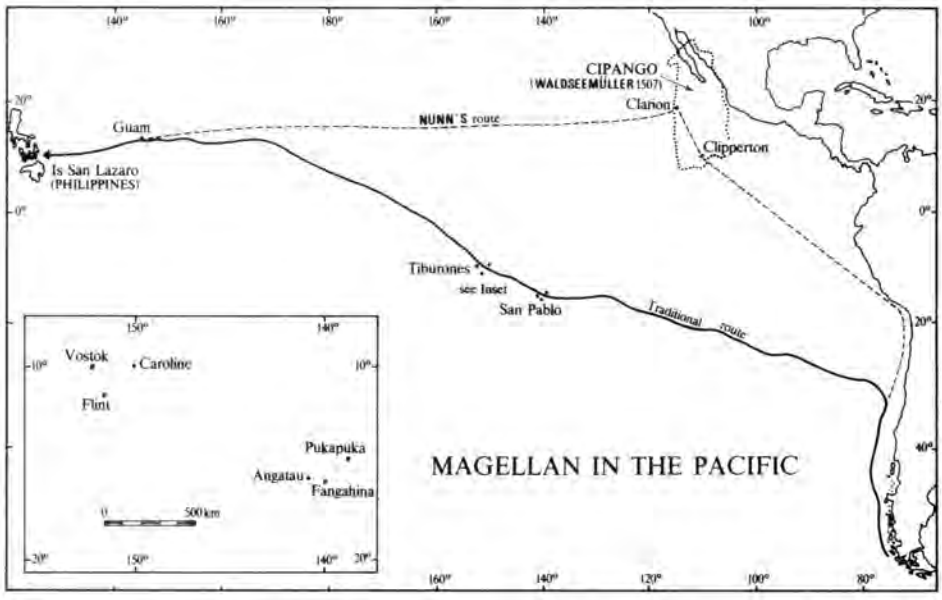



*Figura 3*. MAGALLANES EN EL PACÍFICO. Adaptado de un mapa de G. E. Nunn, *Geographical Review* 24, 1934, 616.

La «mención incidental» que hace Pigafetta sobre Cipango –y en la que Nunn se basa– es tan vaga y confusa que nada puede ser construido con seguridad sobre la misma. El hecho de que Magallanes viera sólo dos islas antes de Guam es desde luego bastante sorprendente, pero, en ningún caso, un fenómeno tan extraordinario como afirma Nunn: en las longitudes relevantes (es decir, tan lejos como 160ºO, donde la ruta tradicional se adentra en una zona sin islas), la retícu-

la de islas está dispuesta *en echelon*, y Magallanes pasaba por el lado, no a su través. Schouten y Le Maire en 1616 vieron sólo cuatro islas al este de 160ºO, todas en las Tuamotus y en el plazo de cuatro días; Byron en 1765, navegando cerca de la ruta tradicional de Magallanes en esas longitudes, vio cinco, de nuevo todas en las Tuamotus, y, de nuevo, tan pegadas unas a otras que con dificultad se podían diferenciar más de dos; el barco del inmediato sucesor de Magallanes, Loaysa, sólo se topó con una isla. Nunn llega a su trayectoria principalmente mediante una corrección de la inclinación de la brújula, pero se desprende de Pigafetta –en una mención menos dudosa que la de Cipango– que Magallanes insistió en que sus pilotos ajustaran la inclinación, y una corrección adicional sería gratuita y tergiversadora. La ruta de Nunn es materialmente más larga –en casi 2.800 km– que la tradicional, y parece muy improbable que Magallanes, ya muy escaso de provisiones y con un motín y, posiblemente, una deserción a sus espaldas, decidiera arriesgarse a dirigir a sus pilotos en esa dirección, especialmente cuando había encontrado vientos favorables en los alisios del sudeste –eso habría sido una invitación abierta a adicionales descontentos–. También parece gratuito elaborar con tanta meticulosidad la sospechosa precisión de las latitudes de Albo y las discrepancias entre sus informes y los de otros autores sobre la ubicación de San Pablo y Los Tiburones (de sólo tres a cinco grados), y, al mismo tiempo, insistir en que los primeros autores eran engañosos y padecían un error de unos 25 a 30 grados. ¿Por qué Pigafetta, italiano y caballero de Rodas, habría de sumarse al engaño?, y, si bien es cierto que no era un profesional, también lo es que sin duda podía percibir la diferencia que había entre 10 o 20ºS y 10 o 20ºN ¡en enero! La tesis de Nunn es un elegante ensayo en deducciones, pero parecen converger demasiadas variables interdependientes en el mismo como para ser convincente. Además, dada la adhesión española a la visión ptolemaica del mundo, la completa y natural incertidumbre sobre la dimensión del espacio entre Asia y Castilla del Oro, y la duda genuina sobre la posición de las islas de las Especias con respecto a la extensión de la línea de Tordesillas a lo largo del globo, es difícil percibir alguna razón de peso para una falsificación.

Sumidos en la inmensidad del océano y, pese a su desesperada condición física y moral, para la tripulación «el regreso fue tan fastidioso como la ida». La larga agonía llegó a su fin o, al menos, a una tregua, cuando el día 6 de marzo de 1521 avistaron tres islas, deshabitadas y prometedoras: Guam, Rota y tal vez Saipán. Pero este primer contacto entre europeos y oceánicos no fue nada feliz. Magallanes deseaba obtener suministros frescos, pero los nativos subieron a bordo y robaron todo lo que pudieron llevarse, escamoteando con habilidad un pequeño bote de popa de la *Trinidad*. Desembarcando en tierra con cuarenta hombres armados,

Magallanes quemó casas y botes en venganza, y mató a siete hombres. Abandonaron estas islas llamadas de los Ladrones el 9 de marzo, y una semana después dieron con una elevada isla de considerable tamaño: Samar.

Magallanes había seguido una ruta que le llevó bastante al norte de las Molucas, supuestamente aduciendo como argumento que la comida sería escasa en esas islas, pero puede que fuera siguiendo el rastro de Tarshish y Ofir, que se suponían en las Lequeos (Ryukyus), o porque tenía una idea más realista que la de Colón sobre la ubicación de Cipango. En cualquier caso, debía de creerse cerca de Asia, y tal vez su motivo fuera el simple y sensato deseo de volver a aprovisionarse y permitir la recuperación de su tripulación antes de un posible encuentro con los portugueses en las Molucas. Las islas a las que había llegado eran obviamente grandes y deseables; todavía no bautizadas como las Filipinas, fueron llamadas en honor del santo del día de su descubrimiento, islas de San Lázaro. La barrera que Vespucio había adivinado, el gran mar que Balboa había entrevisto –ambos habían sido superados–.

Desembarcando en una pequeña isla deshabitada, armaron tiendas para los enfermos y dos días después de su llegada llegó una canoa con nueve hombres. [55] Magallanes ordenó a su gente guardar silencio; pero los hombres eran hospitalarios. Mercancías de poco valor fueron intercambiadas con fruta, cocos y arak, y fueron prometidas más provisiones. Con el descanso y los alimentos frescos, el ánimo de todos mejoró; el capitán-general dio leche de coco de su propia mano a los enfermos. Las relaciones con los lugareños continuaron siendo cordiales, y el 28 de marzo, cuando se habían mudado a otra pequeña isla, conocieron a un hombre que podía conversar con el esclavo malayo de Magallanes, Enrique: ahora tenían la certeza de que habían llegado a los confines de Asia.

La primera Pascua tras el motín de Puerto de San Julián fue celebrada con una impresionante misa solemne, en la cual dos «reyes» locales besaron la cruz. Se hallaban entre gente civilizada, incluso elegante, que tenía un sistema de justicia, pesos y medidas, costumbres intrigantes; Pigafetta se sintió fascinado por extrañas cosas nuevas como el hábito de masticar betel o los zorros voladores. También había oro… Acompañados por sus nuevos amigos, se instalaron en la gran isla de Cebú, donde las primeras impresiones favorables se afianzaron.

El rajá de la isla, Humabon, aunque sobresaltado e impresionado por las salvas de cañones, esperaba un «tributo», poniendo como ejemplo a un mercader de Siam que había pagado sus derechos. El capitán-general replicó que él servía a un gran rey, más grande que el rey de Portugal, que a nadie pagaba tributo; la guerra o la paz quedaban al arbitrio del rajá. El mercader moro intervino: ten cuidado,

estos son los hombres que han conquistado Calicut, Malaca, India. Sin duda pensando en la artillería, el rajá escogió la paz, aceptando la protección española, deseoso de ser admitido por la Iglesia de esos poderosos extranjeros. El día 14 de abril él y su mujer fueron bautizados con los nombres de Don Carlos y Doña Juana, en honor del rey-emperador y de su madre; quinientos súbditos suyos siguieron su ejemplo y abrazaron la nueva fe. Todo se hizo con gran pompa y solemnidad; uno se pregunta si Pigafetta recordaba la fiesta celebrada unos días antes, donde había podido disfrutar de la danza de tres chicas, bastante desnudas.

*Cuius regio, eius religio* –como el rey, así la religión– parecía aplicarse allí lo mismo que en la Europa contemporánea; a la iniciativa del rajá le siguió la conversión en masa. Pero algunos de los vecinos jefes vasallos eran recalcitrantes y –contra sus instrucciones– el capitán-general decidió intervenir personalmente; si «Don Carlos» había de serles útil como rey títere para mantener la influencia española en las islas, debía ser apoyado hasta el final. Sin duda, Magallanes vio el asunto como una prueba de credibilidad; ésta no iba a ser la última vez en esas regiones que un cliente iba a arrastrar a un «gran y poderoso amigo» al desastre. Si hubiera tenido éxito, Magallanes habría sido tildado de muchas cosas, pero no habríamos oído hablar de su falta de juicio; y los portugueses, en el Este, estaban acostumbrados a enfrentarse a enemigos mucho más fuertes y numerosos: así fue en Cannanor, en Diu y en Malaca, acciones en las que Magallanes había intervenido.

En la medianoche del 26 de abril de 1521, el capitán-general con Humabon-Don Carlos, junto con sesenta europeos y varios centenares de cebuanos se lanzaron a someter a su doble obediencia al rajá de Mactán, Lapulapu, en la actualidad conmemorado como el primer héroe de la resistencia filipina al colonialismo. A la mañana siguiente, cuarenta y nueve hombres desembarcaron en tierra, pues Magallanes, en esto de verdad arrogantemente insensato, había pedido al rajá y a sus hombres que se quedaran en los botes observando cómo luchaban los españoles. Los mil quinientos defensores se les opusieron con inesperada decisión y habilidad táctica; los mosquetes y las flechas de fuego fueron disparados a demasiada distancia para ser eficaces, y finalmente Magallanes ordenó la retirada. Todos menos seis u ocho de sus hombres huyeron; los morteros de los barcos estaban demasiado lejos para dar fuego de cobertura. Al final, el capitán-general, que cubría valerosamente la retirada, fue superado en número por los enemigos y matado a hachazos. Los descorazonados supervivientes intentaron rescatar el cuerpo, pero se les dijo que Mactán no entregaría semejante hombre, un tal trofeo, ni a cambio de todas las riquezas del mundo. Las últimas palabras deben ser siempre el simple tributo de Pigafetta: «Tan gran capitán».

## El fin del viaje: la *Victoria* y la *Trinidad*

Los descontentos que tras su recuperación permanecieron en las islas de San Lázaro –y no es probable que todos compartieran la devoción de Pigafetta hacia «nuestro espejo, nuestra luz, nuestro sostén y nuestro verdadero guía»– debían de hallarse desanimados por la pérdida del liderazgo de hierro del capitán-general. Eligieron como líderes a Juan Serrano (o Serrão) y al portugués Duarte Barbosa, dos de los oficiales más leales a Magallanes, y con tristeza prepararon la partida. Su posición era peor de lo que creían, pues el rajá de Cebú (posiblemente incitado por el intérprete Enrique, amenazado con una vida de esclavitud en España –pese a su manumisión en el testamento de Magallanes–) había decidido librarse de esos peligrosos pero ineficaces aliados. Los invitó a un festín el día 1 de mayo, en el curso del cual se les entregarían las joyas prometidas al rey de España. Afortunadamente para él y para la posteridad, Pigafetta había sido demasiado malherido en Mactán y no pudo acudir a la trampa. Dos de los veintinueve hombres que bajaron a tierra sospecharon la añagaza y volvieron; el resto, Barbosa incluido, fueron asesinados. En la orilla del mar, Serrão imploró con lágrimas a su gran amigo João Carvalho que lo salvara, pero la compañía estaba demasiado debilitada para actuar.

Soltaron amarras, todavía en busca de las islas de las Especias, bajo el mando de Carvalho. Sólo quedaban ciento quince hombres, pocos para gobernar tres barcos, y la *Concepción* fue quemada en Bohol. Navegaron a través de Mindanao hasta Palawan, donde fueron bien recibidos, y encontraron pilotos que los condujeron bajando por la costa de Borneo hasta la rica ciudad de Brunei. Las relaciones, en un principio amistosas pero también suspicaces por parte de ambos bandos, rápidamente degeneraron; algunos hombres fueron detenidos en tierra, incluido un hijo de Carvalho habido de una joven brasileña; se produjo una exitosa escaramuza con las huestes del rajá y hubo capturas de juncos al estilo pirata a cambio de rehenes; pronto fue hora de partir. En agosto carenaron las naves en una isla al norte de Borneo, y allí Carvalho, un líder muy incompetente, fue depuesto: Gonzalo Gómez de Espinosa tomó el mando general y Juan Sebastián Elcano capitaneó el *Victoria*. Zarparon de nuevo el 27 de septiembre y, tras vagar por el archipiélago de Joló bordeando la costa sur de Mindanao, alcanzaron por fin las islas de las Especias y atracaron en Tidore el 8 de noviembre de 1521.

La política en las islas de las Especias estaba muy revuelta por causa de la rivalidad de los rajás de Ternate y Tidore. Francisco Serrão había muerto unos meses antes en misteriosas circunstancias, [56] pero la influencia portuguesa era fuerte en Ternate, y Tidore estaba abierto a una alianza de contrapeso. Por suerte para los recién llegados, en ese momento no había barcos portugueses en las islas. Pero ya

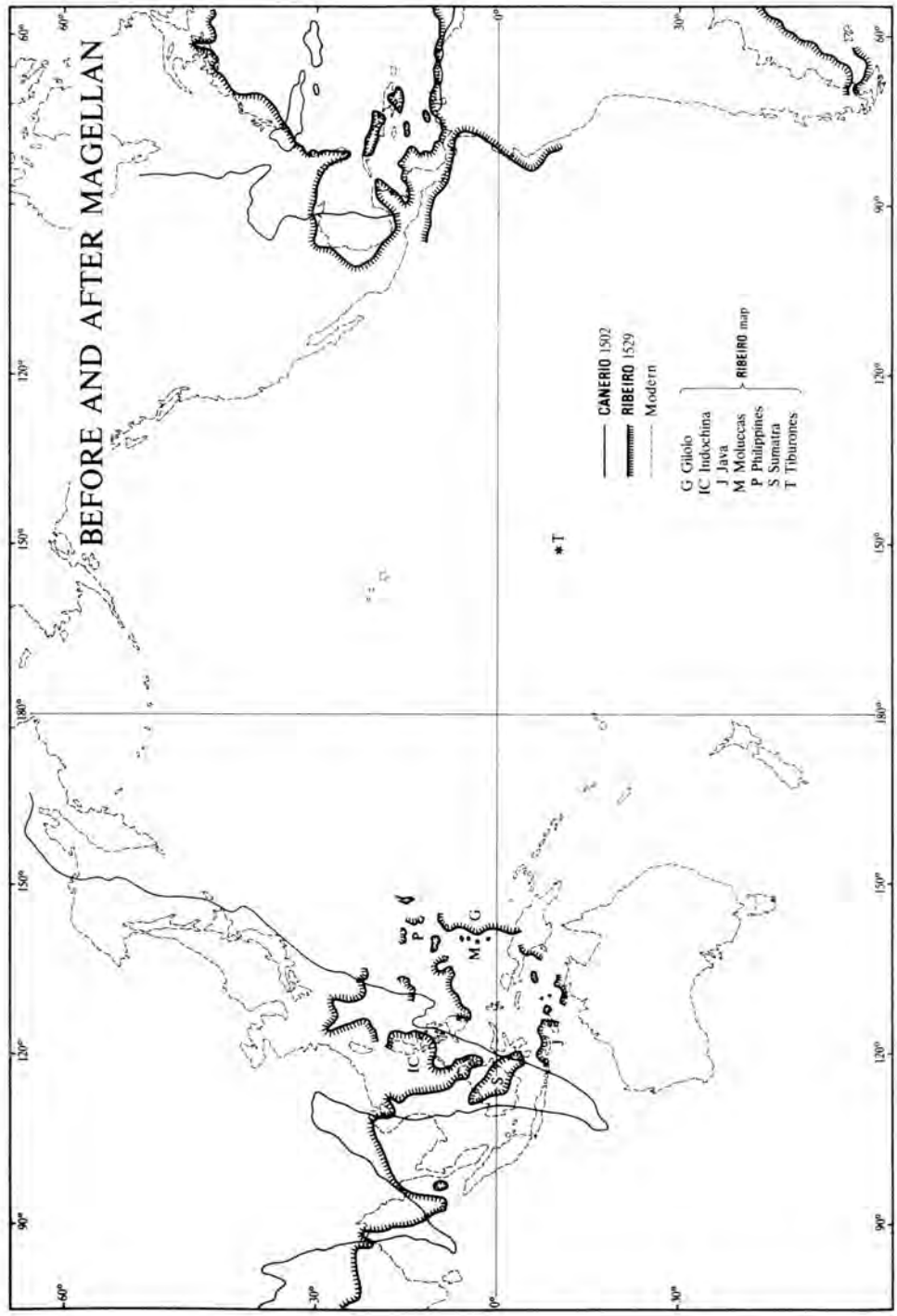
estaban moviéndose desde Malaca para controlar el tráfico del clavo y habían prometido construir una factoría: el país y la isla que primero consiguieran esa base tendrían hegemonía comercial en las Molucas. De ese modo, «el antiguo feudo entre Ternate y Tidore se vio avivado por la nueva rivalidad para conseguir el apoyo europeo»,[57] que, no obstante, encerraba un peligro obvio: la fábrica sería también un fuerte. De manera que se produjeron visitas cruzadas; una semana después de la llegada de los españoles, apareció un portugués, Alfonso de Lorosa, un francotirador como Serrão, que llegaba de Ternate. Por él supieron que, pese a la aparente cordialidad por ambas partes, el rajá de esa isla desconfiaba de los portugueses (y hacía bien) y se complacería en la amistad española; pero también se enteraron de que Lopes de Sequeira, el comandante de Magallanes en los tiempos de Malaca y en la fecha virrey, había recibido órdenes de buscar y destruir la flota de Magallanes en caso de que ésta llegara a las Molucas. Emplearon dos meses en negociar los acuerdos de comercio y protección y en comprar el clavo, obteniendo tal cantidad que hubieron de dejar en tierra sesenta quintales por miedo a una sobrecarga. Cuando iban a embarcar, se dieron cuenta que la *Trinidad* hacía tanta agua que era evidente que no estaba en condiciones de navegar. Se decidió que sería reparada y luego tomaría rumbo Este hacia Darién –todavía no existía Nueva España, y aún creían que las islas de las Especias no estaban lejos del estrecho–. La *Victoria* continuaría viaje por el Oeste hacia España. Pigafetta menciona la decisión de un modo casi casual, pero, sin duda, debió de ser fruto de un ansioso debate, y algunos se quedaron detrás por miedo a un naufragio o al hambre.

Elcano partió de Tidore para el gran salto de la primera circunnavegación el 21 de diciembre de 1521. En febrero el *Victoria* zarpó de Timor para adentrarse en el océano Índico y, en términos estrictos, salió de nuestra historia. El viaje de regreso fue tan angustioso como lo había sido la travesía del Pacífico, pero Elcano demostró ser un valioso sucesor del capitán-general,[58] rechazando requerimientos de solicitar ayuda a los portugueses en Mozambique. Como señala Morales Padrón, Elcano tenía un cargamento de especias pero nada para comer, y se vio obligado por múltiples infortunios a fondear en las cabo Verde, fingiendo venir de América; pero el secreto trascendió y los portugueses arrestaron a varios miembros de su disminuida tripulación. Cuarenta y siete europeos y trece malayos partieron de Tidore; dieciocho y cuatro llegaron a España, en desastrosas condiciones pero con suficiente ánimo como para disparar una salva de cañón al acercarse a los muelles de Sevilla el 8 de septiembre de 1522. Pigafetta fue a Valladolid y presentó a D. Carlos «ni oro ni plata», sino, entre otras cosas, una copia manuscrita de su narración, la preciosa crónica del viaje más grande de la historia.

La *Trinidad* tardó en ser reparada, y no abandonó Tidore hasta el 6 de abril de 1522. Lorosa, desgraciadamente para él, había decidido compartir la suerte de los españoles y navegó con ellos; unos pocos hombres fueron dejados atrás en una pequeña factoría, la primera base formal europea en Indonesia, para vigilar las mercancías que quedaban y las especias excedentes. Fondearon en algunas islas, incluida probablemente Agrigán en las Marianas del Norte, y avanzaron con dificultad hacia el Noreste, la zona de los alisios, alcanzando al parecer 42 o 43ºN. [59] Aquí, hambrientos, con frío y enfermos, fueron víctimas de una persistente tempestad. Es posible que ni siquiera Magallanes hubiera seguido adelante; no tuvieron más remedio que volver a las islas de las Especias, donde atracaron a principios de noviembre.

A su regreso se encontraron con que en mayo siete naves portuguesas bajo el mando de Antonio de Brito habían llegado a Ternate; por supuesto, la pequeña factoría de Tidore había sido tomada de inmediato. Treinta y cinco de los cuarenta y cuatro hombres con los que Espinosa había partido de Tidore habían muerto, y no pudo hacer otra cosa que ponerse a merced de los rivales lusitanos. Estos no fueron delicados; al principio, los portugueses parecían compadecerse del lastimoso estado de las gentes de Espinosa; pero se incautaron del barco, la carga, los instrumentos, papeles y mapas, negándose a dar recibos. Lorosa fue rápidamente ejecutado y los españoles hechos prisioneros, y, según algunas fuentes, se vieron forzados a trabajar en la construcción del fuerte portugués de Ternate. De Brito escribió al nuevo rey de Portugal, D. João III, que el mejor servicio que le hubiera podido prestar habría sido cortarles la cabeza. No se atrevió a tanto, pero es obvio que lamentó tener que enviarlos a Malaca, en lugar de retenerlos en Ternate, donde el clima podría haberlos matado. Finalmente, cuatro (incluido Espinosa) de los cuarenta y cuatro llegaron a España, donde se les denegó la paga correspondiente al tiempo que habían estado cautivos y, por tanto, no habían servido a la Corona… Sumados a los dieciocho de Elcano, y a los trece de su compañía enviados desde las cabo Verde, en total treinta y cinco hombres habían completado la vuelta al mundo. En lo que respecta a la *Trinidad*, se desmoronó en un muelle de Ternate, y su madera fue usada en la construcción del fuerte. De momento, los portugueses tenían la posesión indiscutible.

*Figura 4.* ANTES Y DESPUÉS DE MAGALLANES. Adaptado de ► mapas de E. A. Heawood, en el *Geographical Journal* 57, 1921, 431-446, y en el libro *Portugaliæ Monumenta Cartographica* (Lisboa, 1960), I. Ilustraciones 39-40 (sobre Riberio, ver ibid, 82-106).


BEFORE AND AFTER MAGELLAN
CANERIO 1502
RIBEIRO 1529
Modern
G Gilolo
IC Indochina
J Java
M Moluccas
P Philippines
S Sumatra
T Tiburones
RIBEIRO map
T
IC
P
M
G
S
J

## Estancado en Badajoz

Deducidos todos los gastos y pérdidas, las especias traídas con el *Victoria* –el primer flete directo desde las islas de las Especias a Europa– dieron un modesto beneficio como resultado de toda la expedición. Elcano fue recibido con honores y homenajes, incluido un escudo de armas apropiadamente ornado con canela, nuez moscada y clavo, y, como penacho, un globo con el lema *Primus circumdedisti me*; el recuerdo de Magallanes hubo de sobrellevar el reproche de sus compatriotas, y en España no fue ensalzado por la parcial evidencia prestada por Elcano y otros al ser interrogados sobre el viaje. No obstante, la gran hazaña no podía ser negada: la vuelta al mundo había sido posible sólo por el hallazgo del paso del Suroeste.

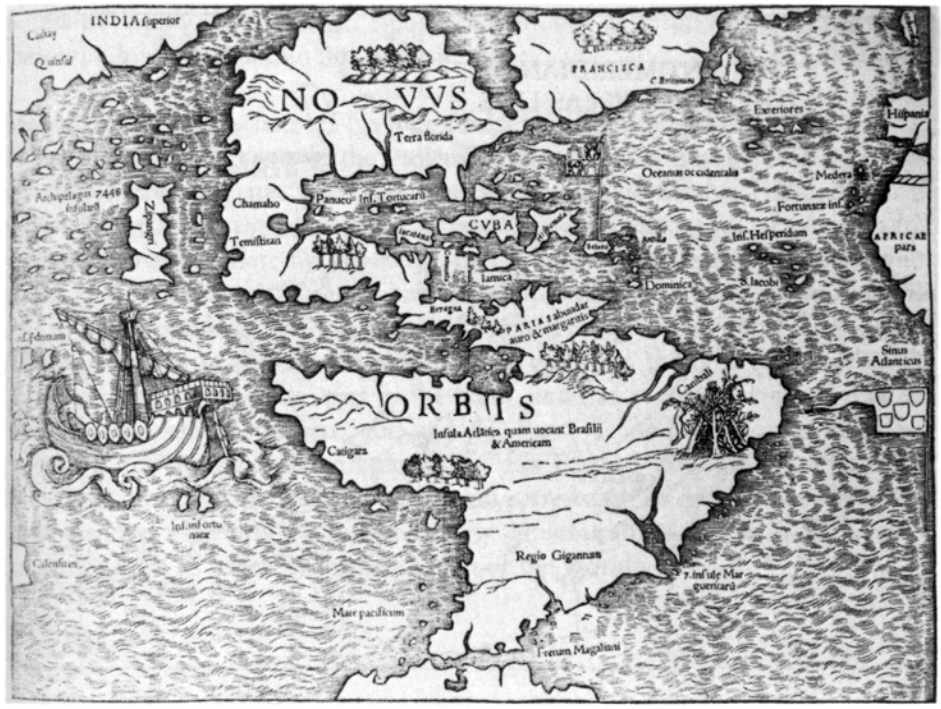



*Lámina VIII*. LAS AMÉRICAS, 1540. Observen las «Islas Infortunadas» de Magallanes y la arcaica posición y grafía de «Zipangri» (Cipango, Japón); pero las dos Américas aparecen como son, un «Novus Orbis» entre dos océanos. De la edición Basel de Ptolomeo, reproducida en Nordenskiold, *Facsimile Atlas* (Estocolmo, 1889). BNA.

El resultado más inmediato del viaje fue una nueva crisis luso-castellana. João III exigió que las especias del *Victoria* le fueran entregadas y que la circunnavegación fuera castigada, puesto que claramente habían traspasado sus dominios; cada monarca debería enviar un barco con expertos competentes para llegar a un acuerdo sobre la verdadera posición de las islas de las Especias. D. Carlos abrazó esta singularmente impracticable proposición, que derivaba de una olvidada cláusula del Tratado de Tordesillas, que añadía que el Papa podía enviar una tercera nave como árbitro. Todo eso fue probablemente una treta para ganar tiempo, como lo fue la propuesta portuguesa de que, entre tanto, ninguna de las dos partes enviara una flota a la zona en discusión, lo cual tendría el efecto de congelar el *status quo* en beneficio de Portugal. De hecho, ambas partes preparaban en secreto sendos viajes a las Molucas. Dadas las circunstancias, la Junta integrada de expertos de ambas partes que se reunió en abril-mayo de 1524 en el puente sobre el Caya, la frontera entre los dos reinos, con sesiones en los ayuntamientos de Badajoz y Elvas, difícilmente puede haber sido considerada más que un instrumento decorativo y para ganar tiempo.[60]

En cierto sentido, como subraya Nowell, los portugueses estaban a la defensiva: se produjo una filtración de mapas, aunque obsoletos, dañinos, en principio concebidos para exagerar la distancia y, por consiguiente, la dificultad del camino hacia las Indias, y había dudas generalizadas entre los mejor informados que daban visos de plausibilidad a las reivindicaciones españolas, aunque, de hecho, los portugueses estaban mucho más cerca de la verdad que los españoles, y el antimeridiano de la línea de Tordesillas (134°40'E) está en realidad a unos 7° al este de las Molucas, pese a que eso en la época no podía saberse.[61] Los españoles sacaron partido a pequeñas discrepancias en los cálculos portugueses y a los métodos que éstos propusieron para determinar las longitudes, que, según ellos, llevarían demasiado tiempo (lo cual hubiera sido cierto de haber sido practicables) y que, a su juicio, contradecían el espíritu de concordia de la conferencia. Fueron despreciados los mapas oficiales portugueses, en los cuales, como es natural, aparecían sólo algunos puntos clave entre Lisboa y las Molucas, dejando fuera los detalles útiles.

A todo esto, los delegados portugueses podían responder sólo con el rechazo y la negativa a firmar nada. Se vieron reforzados en esta postura por la exagerada imprecisión de los argumentos españoles, que todavía se adherían a Ptolomeo y a su inexacta longitud de un grado ecuatorial. Plinio, Marino, Ptolomeo, Polo, incluso Mandeville y el rey Salomón fueron citados; y Fernando Colón, el hijo ilegítimo de Colón, reivindicó para Castilla «toda Persia, Arabia y la India». Como dice Denucé, esas «demostraciones de retórica oratoria… contrastan de forma singular con los conocimientos de los delegados portugueses a los cuales la historia ha hecho justicia…».[62]

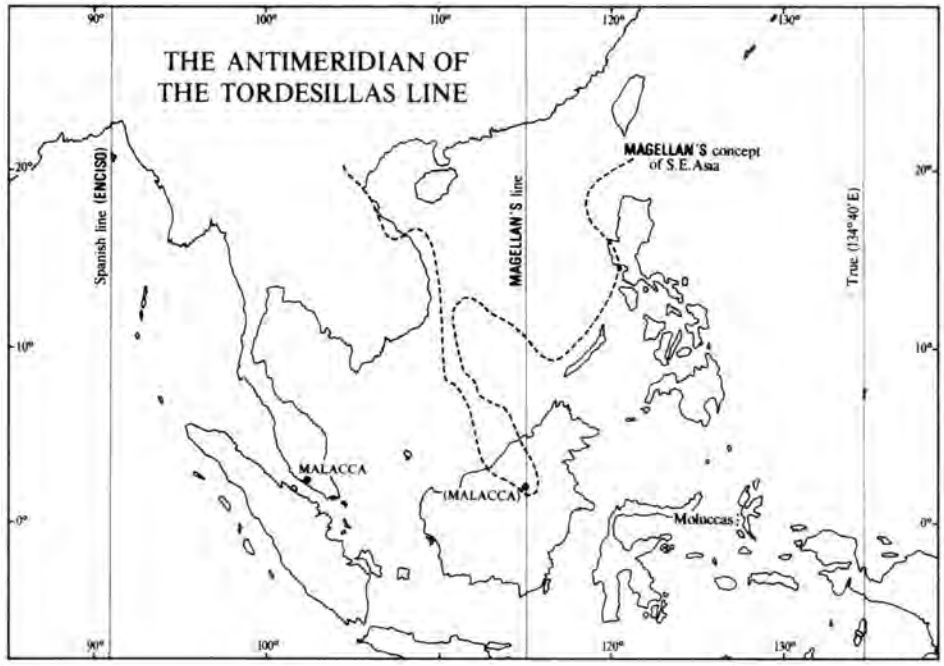



*Figura 5*. EL ANTEMERIDIANO DE LA LÍNEA DE TORDESILLAS. Es de observar que en varios cálculos el antemeridiano puede estar situado en 129, 131,18, o en 133,21 grados al este de Greenwich. Adaptado en parte de mapas de R. A. Laguarda Trías en el libro de A. Teixeira da Mota (ed), *A viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas* (Lisboa, 1975), 146-149.

Las discusiones sobre bases tan divergentes claramente carecían de sentido; sólo valdría la ocupación: la competición volvía a abrirse y los factores logísticos estaban marcadamente a favor de Portugal. Tenía bases estables mucho más cerca de Ternate y Tidore que Sevilla o incluso Panamá y los pequeños puertos recién construidos en Nueva España; [63] y la ruta de Malaca a las Molucas transcurría por mares bastante navegados, con muchos puntos de suministro. La respuesta española a Antonio de Brito cuando llegó (más adelante, Cap. 4) fue heroica pero patética.

El viaje de Magallanes, cualesquiera que fueren sus creencias iniciales, aseguró la destrucción definitiva de los restos del mundo ptolemaico: ese logro se refleja en los mapas contemporáneos. Incluso el desafortunado viaje final de la *Trinidad* por lo menos demostró que el nuevo gran océano se extendía indefinidamente, con gran amplitud, por las latitudes del Norte; ninguna revisión de Cipango o del

*Sinus Magnus* de Ptolomeo podía ajustarse a los nuevos hechos. Había limitaciones: el paso era demasiado dificultoso como para ser de uso frecuente mientras estuviera confinado al actual estrecho de Magallanes. Aunque mientras navegaban por el estrecho, la gente de Magallanes creyó oír el rumor lejano del mar batiendo contra una costa al Sur y habían deducido correctamente que la tierra a su izquierda era insular, sin embargo, como J. H. Parry señala, Tierra del Fuego consiguió una «nueva vida cartográfica» para *Terra Australis*[64], y probó ser irresistible para generaciones de cosmógrafos su prolongación a través del mar del Sur. Pero incluso esto fue un estímulo para nuevas exploraciones. Ningún otro viaje singular ha añadido tanto a la dimensión del mundo.

# Capítulo 3

# ESPAÑA: ENTRADA Y CONQUISTA

Comme un vol de gerfauts hors du charnier natal,
Fatigués de porter leurs misères hautaines,
De Palos de Moguer routiers et capitaines
Partaient ivres d'un rêve héroïque et brutal…
Chaque soir, espérant des lendemains épiques
L'azur phosphorescent de la mer des Tropiques
Enchantait leur sommeil d'un mirage doré…

Para castrar al Sol, para eso vinieron los extranjeros.*

## Los comienzos en el Istmo

El año 1519 fue un año destinado al Pacífico. Un mes antes de que Magallanes se hiciera a la mar desde San Lúcar, se había fundado la ciudad de Panamá; tres semanas antes de que avistaran Brasil, Cortés y sus hombres contemplaron los palacios aztecas «elevándose sobre el agua… como una visión encantada de la historia de Amadís…».[1] Aunque persistía el anhelo por el *estrecho duvidoso*, «el estrecho dudoso», cuando el *Victoria* regresó a Sevilla (septiembre de 1522), los sondeos por el norte de Panamá y el sur de México estrechaban el espacio en el que confiaban hallarlo; y pequeños astilleros empezaban a afirmar la presencia española en la costa este del Pacífico, un dominio que, en términos de territorio, no se vio seriamente amenazado (pese a la Nueva Albión de Drake y a la presencia rusa en el lejano Norte) hasta la crisis de Nootka en 1790.

---

*José-María de Heredia, *Les Conquérants,* 1893: «Como una bandada de halcones desde su nido en el osario, los piratas y capitanes partieron de Palos de Moguer, cargados con el peso de su orgullosa pobreza, borrachos de un sueño heroico y brutal.
Cada noche, esperando una mañana épica, el azul fosforescente del mar tropical embrujaba su sueño con un dorado espejismo». El Chilam Balam maya de Chumayer, citado en la obra de N. Wachtel, *La Vision des Vaincus*, París, 1971, 59.

El mar del Sur, sin embargo, todavía era una excitante posibilidad, todavía no era un espacio marítimo explotable, aun cuando sin duda contenía «muchas islas ricas en oro, perlas, piedras preciosas, especias, y otras cosas desconocidas y admirables».[2] Balboa había revelado que la barrera, incluso si resultaba ser continua, era en todo caso muy estrecha y el primer paso fue enlazar el nuevo mar con el ya dominado Caribe. Eso, en efecto, se consiguió con la fundación de la ciudad de Panamá; «En su origen, Panamá pertenece a las islas occidentales; en su papel histórico posterior, al Perú y a Nueva Granada…»[3]. Éste fue finalmente el logro de Pedrarias, quien era un hombre tan duro, resistente –murió a los noventa años– y realista, como falto de escrúpulos.

Llegó a Darién en junio de 1514 con unos mil quinientos hombres, casi todos caballeros aventureros, hidalgos de la corte y sus parásitos, ansiosos de fáciles fortunas en Castilla del Oro, un nombre que para entonces era poco más que un reclamo de un promotor inmobiliario. El pequeño asentamiento no daba abasto para semejante avalancha de gente; las tensiones con los curtidos veteranos de Balboa fueron inevitables e inmediatas y cerca de la mitad de los recién llegados murieron pronto de enfermedad o hambre. Las instrucciones que tenía Pedrarias ponían énfasis en la importancia de asegurarse las vertientes del Pacífico; su primera medida fue enviar a un lugarteniente a un salvaje saqueo contra los aliados indios de Balboa en el lado del Atlántico. Parece probable que la empresa de Balboa en 1517, el traslado de madera innecesaria a través de la división para la construcción de bergantines, le fuera encomendada por Pedrarias para sacarlo de en medio. El gobernador estaba esperando un sucesor de España y eso significaba una residencia, una investigación oficial sobre su actuación, en el curso de la cual Balboa, sin duda, habría puesto de manifiesto el atroz maltrato que el nuevo régimen infligía a los indios, destrozando su laboriosa red de alianzas. Pese a múltiples contrariedades, Balboa construyó los barcos, ocupó las islas Perla y llevó a cabo alguna exploración del litoral antes de ser detenido y asesinado judicialmente por Pedrarias, que tuvo la gran suerte de que tan pronto como llegó el nuevo gobernador, murió. Se abrió una investigación formal que fue impunemente manipulada: para esas cosas Pedrarias era un maestro.[4]

Pese a la penetración realizada en 1512 de aproximadamente 250 km hacia arriba del río Atrato, al sur de Darién –la primera incursión en Suramérica– el interés se trasladó de esta prometedora pero extremadamente hostil región hacia el Oeste, donde en 1511 Balboa había recogido las primeras noticias sobre el mar del Sur.[5] Su jornada a través del istmo se inició en Careta, rebautizada como Acla por Pedrarias cuando construyó un fuerte en ella; durante varios años ésta constituyó la base principal para la penetración, sustituyendo a Santa María del Darién. Una

ruta directa desde Santa María hasta el golfo de San Miguel fue abierta ya en 1514, pero su nombre –Trepadera– indica sus limitaciones. El camino más cómodo, de sólo unos 65 km a través de un campo bastante abierto con una cima de menos de 300 m, iba desde el golfo de San Blas hasta la boca del río Bayano o Chepo, donde el estuario proporcionaba un puerto aceptable. Balboa había intentado establecerse en esa plaza, Chepabar, pero su recomendación, por supuesto, garantizaba el rechazo de Pedrarias, pues no se halla otra explicación más racional de la elección que hizo éste de un pequeño pueblo indio de pescadores como sede del Viejo Panamá.

La ubicación era en verdad muy céntrica en las costas del golfo de Panamá, pero eso es todo lo que se puede decir en su favor. El puerto era muy angosto y se tuvo que recurrir al uso de un pequeño puerto en el exterior de Perico, a unos 10 o 12 km al oeste, a cuya vecindad la ciudad fue trasladada tras el saqueo de Morgan en 1671. El interior, aunque adecuado para la cría de ganado, no era apropiado para la agricultura; la harina siempre tuvo que importarse y era de difícil conservación debido a la humedad casi ecuatorial.[6] Chaunu pone de relieve no sólo las perlas de las islas Perla (todavía hoy, excepcionalmente, una fuente de riqueza), sino además que las islas «protegen» la bahía; pero eso tenía su contrapartida, pues en ocasiones se convirtieron en una cómoda base temporal para los bucaneros.[7] No obstante, dado el patrón geoestratégico, en alguna parte de esa estrecha franja de costa debía erigirse una gran base; y como en el caso de Madrás en el litoral de Coromandel, una arbitraria selección inicial decidió las opciones.[8] Para empezar, Panamá era una puerta a ninguna parte y, en una segunda fase, hacia Nicaragua; pero eso pronto habría de cambiar dramáticamente a medida que la Conquista descendió hacia el Sur, a las riquezas del Perú y Potosí.

No es muy probable que ya en 1519 la seguridad fuera, como Chaunu sugiere, un factor importante en la elección de la costa pacífica del istmo para la ubicación de la base principal: es más posible que la razón fuera que las desconocidas pero, sin duda, grandes oportunidades del mar del Sur no podían ser tan rápidamente explotadas desde el otro lado de la barrera de tierra. Pero era obvio que un puerto de entrada en el Norte era esencial, y la opción del Sur iba acompañada de la opción del norte. Así, el golfo de San Blas fue dejado de lado a favor de los puertos más cercanos de Nombre de Dios y Puerto Bello, aunque ambos, y especialmente el primero, eran lugares míseros, excepto durante las ferias de temporada, cuando llegaban los galeones de Sevilla; entonces pasaban a ser lugares míseros superpoblados. La comunicación a través del istmo se hacía mediante una ruta terrestre para pasajeros y mercancías valiosas, o, más despacio y con más riesgo para la salud (duraba una semana en las mejores condiciones, pero a menudo dos), en canoa, río Chagres arriba hasta Cruces y de ahí en mulas de carga a Panamá.

Cuando Panamá fue fundada corrían sólo rumores vagos sobre las grandes riquezas del Sur; aún había esperanza de que el incierto estrecho se hallara al Norte.Ya en 1517 Gaspar de Espinosa había explorado la península de Azuero más allá de Nata, al oeste de Panamá, devastando un país rico en maíz; hacia 1522 Gil González Dávila llegó al golfo de Nicoya y su colega Andrés Niño de Fonseca, en la moderna Costa Rica y en Honduras, respectivamente. Desde el primero, González cruzó el brazo de tierra hasta el lago Nicaragua; puede que no hubiera ningún estrecho, pero le dijeron que existía una salida navegable hacia el Atlántico, el Desaguadero o río San Juan. Informó que desde el mar del Sur al lago había sólo tres leguas, dos de las cuales podían ser cruzadas por carros: «Es lo suficientemente estrecho como para permitir el transporte de especias…» –de manera que muy pronto, como dice Mack, empezó la rivalidad ístmica entre los defensores de Panamá y los de Nicaragua–.[9] Cuando el Desaguadero fue explorado, en 1529, resultó en efecto ser una vía de salida, pero, lamentablemente, lleno de rápidos y de bancos de arena y sin un fondeadero apropiado en su bocana.

Advertido de que un nuevo gobernador de Castilla del Oro estaba en camino, Pedrarias decidió refugiarse en el nuevo territorio. En 1524 dos de sus lugartenientes fundaron Granada y León en los lagos de Nicaragua y Managua; pero para entonces ya había competidores del Norte. González, eludiendo a Pedrarias y obteniendo de las autoridades españolas una encomienda para descubrir una salida de su lago, entró por la costa norte de Honduras; el lugarteniente de Cortés, Pedro de Alvarado, un notorio fanfarrón incluso para los baremos de los conquistadores, tenía el control de Guatemala; otro de los hombres de Cortés, Cristóbal de Olid, había sido enviado para encontrar el cada vez más dudoso estrecho, pero actuaba en interés propio; y había otros. La contienda fue confusa y traicionera incluso más allá de lo usual en los anales de la Conquista; cuando terminó, Alvarado tenía el control de su propia capitanía-general de Guatemala, y Pedrarias había conseguido cambiar Castilla del Oro por Nicaragua. Pero, aunque no carecían de recursos, éstas eran sólo tierras fronterizas.[10] El peso del poder español se había movido hacia el Norte, a la «Nueva España del Océano» tan velozmente construida por Hernán Cortés quien, quizá el único entre los conquistadores, tenía talento tanto para el gobierno como para la Conquista.

## Cortés en el mar del Sur

Tenochtitlán, la capital de Moctezuma que circundaba un lago, el corazón de un imperio o confederación cuyos súbditos nominales (muchos de ellos en verdad poco sumisos) sumaban entre quince y veinticinco millones,[11] cayó a mediados de agosto de 1521. Hacía sólo cuarenta meses que Cortés había alcanzado la ya cono-

cida punta norte del Yucatán, con unos seiscientos hombres, incluidas las tripulaciones de sus barcos; de estos, sólo treinta y dos eran ballesteros y otros trece mosqueteros, y tenían siete pequeñas armas de fuego. Había abortado dos incipientes motines, destruido sus barcos y establecido el municipio de Veracruz antes de emprender con unos cuatrocientos hombres y quince caballos una marcha de cerca de 625 km hasta el valle central de México. Allí, con promesas y amenazas, logró que Moctezuma aceptara la soberanía española, y allí supo que él mismo había sido denunciado como traidor por Pánfilo Narváez, enviado desde Cuba para sustituirlo. Tuvo que dividir su pequeño ejército y regresar rápidamente a la costa, donde se ganó la voluntad de casi todo el ejército de Narváez, que contaba con cerca de ochocientos soldados de infantería y ochenta de caballería, doblando el número de sus tropas. Pero, entre tanto, una masacre de nobles aztecas perpetrada por Pedro de Alvarado, quien había quedado al mando de Tenochtitlán, había provocado un levantamiento. Moctezuma, el conveniente títere, fue asesinado por su propia gente, disgustada por su capitulación,[12] de manera que había que empezar todo de nuevo.

A finales de junio de 1520, el acrecentado, pero todavía muy pequeño, ejército tuvo que huir de Tenochtitlán por el paso del lago, perdiendo más de cuatrocientos hombres (dos tercios de la fuerza española) en la confusa lucha de la noche triste. El resto retrocedió a la independiente y amistosa Tlaxcala, que, tras una resistencia inicial, se unió a los invasores para derruir la fortaleza azteca en la pequeña «república». Allí Cortés se reorganizó, consiguiendo incrementar su tropa de nuevo hasta seiscientos soldados, captando los refuerzos destinados para Narváez y a los forasteros llegados a Veracruz por azar. A continuación, construyó trece bergantines en Tlaxcala y los trasladó hasta el lago de México, sometió a las ciudades ribereñas y por fin llegó el asalto final, tres meses durante los cuales se dedicaron a rellenar constantemente las grietas abiertas en las calzadas del lago y a destruir la ciudad casa a casa, frente a una valiente y desesperada resistencia.[13]

Muchos factores contribuyeron a ese impresionante triunfo. Las armaduras, los caballos, las ballestas, las armas de fuego, el coraje, la táctica y la disciplina por sí solas no habrían bastado para reducir a un enemigo más numeroso. Pero el áspero –y en bastantes casos reciente– dominio azteca provocaba el rechazo de muchos de los estados tributarios, algunos de los cuales se hallaban en situación de rebelión crónica, y Cortés capitalizó ese descontento con habilidad diplomática incomparable: ése fue tal vez el factor más importante. Tlaxcala nunca se había sometido al poder azteca, pero estaba rodeada por éste y bajo ataque constante, sin llegar a ser eliminada, pues las guerras proporcionaban una fuente constante de prisioneros que sacrificar en el altar de Tenochtitlán; formaba una base leal y segura y los

tlaxcaltecas no eran los únicos que preferían el nuevo yugo al viejo. La estimación de Gómara de que Cortés comandaba a doscientos mil hombres en el asedio puede ser muy exagerada, pero los aliados indígenas superaban ampliamente en número a los españoles.[14]

Cortés era un maestro de la manipulación, hábilmente secundado por su amante india Marina; Moctezuma estaba apartado de la realidad por su cuasi sacerdotal posición y era más el jefe de una confederación tribal que un poder autocrático, y tanto él como su gente se hallaban desalentados por repetidos augurios de desastre. De hecho, el «imperio azteca» apenas tenía una estructura consolidada de estado, más bien frágil, y sus jefes eran por naturaleza incapaces de reaccionar con decisión –hasta la amarga contienda final– ante una crisis tan nueva que era incomprensible. Sus guerras habían sido sangrientas pero no totales: más importante que la destrucción del enemigo era la captura de víctimas para los sacrificios humanos que en su cosmogonía eran el único medio de preservar el orden del universo. Su brutalidad y la de los españoles eran de distinta naturaleza. Parecían dominados por una generalizada premonición de catástrofe: en palabras de Chaunu, una angustia cósmica interior, que debilitaba su resistencia.[15]

Sea como fuere, la Conquista de Nueva España era un hecho, y Cortés podía dedicar sus grandes dotes de gobierno a la tarea de construcción de los nuevos dominios. Una de sus principales prioridades era extender ese dominio al mar del Sur.

Ya en tiempos de Moctezuma, Cortés había oído decir que ese otro mar se hallaba a sólo doce o catorce jornadas de camino de México; y, poco después de la caída de la ciudad, recibió una oferta de vasallaje de Michoacán, un territorio independiente que se hallaba al oeste. No perdió tiempo en enviar a dos parejas de españoles –tal era su soberbia– comisionados para tomar «real y entera posesión» del mar del Sur; las dos encomiendas fueron cumplimentadas en las primeras semanas de 1522. Alvarado fue enviado con unos cuatrocientos hombres, una fuerza considerable para la época, a la conquista o pacificación de Tutupec, en la costa del Pacífico, en Oaxaca, y antes de marzo de 1522 se tomó posesión de la misma. Durante los siguientes dos años Alvarado presionó, cercano a la costa, sobre el sur de Guatemala y hacia octubre de 1524 Cortés podía proclamar que más de 500 leguas del litoral del mar del Sur se hallaban bajo dominio español.[16]

El término retórico «posesión» era una cosa; la explotación, otra. Cortés dijo en su tercera carta al rey (15 de mayo de 1522) que «con mucha diligencia» ya había empezado a construir dos carabelas para la exploración del mar del Sur y dos bergantines para el trabajo costero; en su cuarta carta (15 de octubre de 1524) habla

de enviar expediciones al Sur para explorar la tierra descubierta por Magallanes, así como al Norte en busca del supuesto estrecho, precursor de «Anián» (más adelante, Cap. 9), que unía el mar del Sur con Los Bacallaos en el mar del Norte –esto es, los bancos de pesca de atunes en la región del Nuevo Mundo, conocidos desde principios de siglo por los viajes de los Cabot y los Corte Real, e incluso por los hombres de las Azores y Bristol de una generación anterior–. Ese descubrimiento acortaría la distancia entre España y las islas de las Especias en dos terceras partes.[17]

Los comienzos de la historia marítima de esta costa se conocen en fascinante –aunque a veces confuso– detalle. Parece haber existido un comercio prehispánico mediante canoas entre Tehuantepec y Panamá, y hay vagas e inconcretas referencias a un barco portugués que hizo la travesía desde las Molucas hasta la costa mexicana en 1520,[18] pero la primera nave europea que navegó en aguas del Pacífico mexicano fue probablemente la pinaza *Santiago*, construida en España. La *Santiago* se había separado de la flota de Loaysa (una réplica de la de Magallanes; ver más adelante, Cap. 4) una vez pasado el estrecho y, escasa de alimentos, tomó rumbo a Nueva España, llegando en julio de 1526 cerca de Tehuantepec –se dice que después de cincuenta días a una ración diaria de dos onzas y media de polvo de galleta por hombre–.[19]

Aunque la construcción de los barcos se inició cuatro años antes en Zacatula, al noroeste de Acapulco, los informes que Cortés dirigía al rey de algún modo anticipaban los resultados. Reunió a cuarenta artesanos, pero dos de los barcos ardieron en los astilleros y de los cuatro terminados en 1526, dos se hundieron y otros dos acompañaron a Álvaro de Saavedra a las Molucas en octubre de 1527, zarpando de Zihuatanejo. Hacia 1526 la finca de Cortés en Tehuantepec se había convertido en un activo astillero: el puerto no era más que un fondeadero, pero había vastos bosques de pinos y los aparejos podían ser transportados desde España, vía Veracruz y el río Coatzacoalcos, que era navegable durante 120 km desde el Pacífico (o para pequeñas canoas durante 30 km), y a partir de allí el transporte hasta Tehuantepec se realizaba a tan sólo 200 o 230 m sobre el nivel del mar. Pronto rivalizó con Guatulco o Huatulco, a unos 60 km al sudoeste, que disponía de un puerto mucho mejor, y se convirtió en el principal puerto de Nueva España en el Pacífico desde aproximadamente 1537 hasta la hegemonía de Acapulco en la década de 1570. Guatulco tenía mejores conexiones con el centro de México que Tehuantepec, si bien las «carreteras» eran caminos de tierra en su mayor parte, accesibles tan sólo para las mulas de carga, aunque en los valles más anchos también podían emplearse carros de bueyes. Para mediados de 1545, en Guatulco se estaban construyendo naves importantes y, más tarde, ese mismo siglo, se erigieron una iglesia y una casa de aduanas «luminosa y grande», un centenar de chozas hechas de cañas y zarzos y se desarrolló una pequeña población de mercaderes residentes.

Tal como era, constituía un prototipo de los puertos en la maleza de ese cálido (en verano, ardiente) litoral, si bien la mayoría de esos eran aún más primitivos. Para 1538 Cortés tenía nueve barcos en esa región, empleados en la exploración del Norte y en aprovisionar con los productos de sus tierras a otros conquistadores; pero no tenía suficientes pilotos.[20]

De manera que, durante las dos primeras décadas de la penetración hacia el mar del Sur en Nueva España, sus costas fueron sembradas con un gran número de pequeños puertos y astilleros (Figura 6),[21] entre los que desde 1528 se incluía Acapulco, un buen puerto pero con un entorno pobre e insalubre, unido desde 1531 con la sede de Cortés en Cuernavaca por un intrincado sendero. Los grandes días de la «ciudad de los galeones orientales y las sirenas modernas» no llegarían hasta pasadas otras cuatro décadas, cuando se descubrió la ruta de retorno desde las Filipinas.[22]

*Figura 6.* EL MAR DEL SUR: PRIMERA FASE. Las fechas mostradas así «.33», corresponden a la fundación o primera mención, yendo implícito un precedente «15».
Recopilado de varias fuentes, pero especialmente de D. D. Brand (Ver Cap. 3, nota 18).

Aunque la madera apta para la construcción de barcos podía conseguirse en diferentes sitios, los puertos de Nueva España no estaban tan bien provistos de materias primas locales como los que se hallaban más allá de Tehuantepec: Nicaragua tenía resina y excelentes fibras para velas y cordajes, mientras Nueva España a menudo se veía obligada a recurrir a aparejos de segunda mano procedentes de Europa. A mitad de siglo, Tehuantepec decayó y Guatulco fue empleada principalmente para reparaciones, pero los astilleros de La Posesión, el magnífico puerto de Realejo en Nicaragua, eran capaces de cosas más grandes, incluido el *Santa Ana*, de 700 toneladas y capturado por Cavendish cerca de Baja California en 1587. Pero eso era excepcional; la norma, incluso en la década de 1580, eran los barcos de entre 12 y 15 toneladas para cabotaje y entre 60 y 120 para el comercio intercolonial. Pero el puerto era muy activo: descubierto en 1523 por Dávila y Niño, diez años después albergaba entre quince y veinte carabelas para el tráfico de esclavos. Ese comercio había sido organizado por Pedrarias y fue estimulado por la dificultad de trasladar a los esclavos indios al continente.[23] Gran parte del equipamiento básico para la pesca, en especial los aparejos de metal, todavía tenían que cruzar el Atlántico y luego la altiplanicie mexicana, aunque Cortés había iniciado la explotación de abundantes minas de cobre, más escasas de estaño y hierro, en México central y el aprovechamiento del sulfuro de los volcanes para la fabricación de pólvora.[24] La construcción española en las costas del este del Pacífico no llegó a alcanzar los altos niveles de calidad de los astilleros de Manila, que unía a una tecnología equiparable a la europea la tradicional habilidad de los artesanos chinos en la construcción de barcos; en palabras de Borah, la mayor parte de los barcos americanos eran «pobres, sucios y extravagantes», y hay abundante evidencia de eso incluso en el siglo dieciocho.[25] Además, la navegación en aguas americanas estaba siempre amenazada por la broma, la preocupante carcoma de los barcos que podía transformar las maderas en «panales o esponjas», y aunque se aplicaron revestimientos de plomo en los barcos con los que Pedrarias navegó a Darién en 1514 –un uso muy temprano– era un procedimiento demasiado caro, poco fiable, y excesivamente engorroso para su empleo generalizado.[26] Más tarde se descubrieron maderas resistentes a la carcoma, que contribuyeron en gran medida al ascenso de Guayaquil como el gran astillero de la América del mar del Sur; pero, por descontado, esas maderas no podían conseguirse siempre ni en todas partes. Las tripulaciones también constituían un problema; podía haber un núcleo de verdaderos marinos, pero estos en su mayoría eran sacados de los albañales de una sociedad muy mezclada.

## Pruebas en el Norte

Los conquistadores del Norte y del Sur se habían encontrado en Centroamérica hacia 1524-25, y ya no cabía duda de que no existía ningún estrecho

en esa región: si había alguno, debía de hallarse en el Norte. Desde 1528 hasta 1530 Cortés estuvo en España, recomponiendo sus alianzas políticas; al fin y al cabo, se había ido de Cuba en 1519 desobedeciendo a la autoridad, y su posterior legitimación –primero por su manipulada criatura, el consejo de Veracruz, y luego, por el favor real tras su triunfo– le había dejado con muchos enemigos en la Corte. Regresó a Nueva España con el título de marqués del Valle de Oaxaca y con vastos territorios de ese valle y más allá, que explotó con gran habilidad; pero había sido apartado del verdadero poder. A los cuarenta y cinco años, un hombre de su temperamento difícilmente podía contentarse con una vida de laborioso terrateniente, por grandes que fueran sus fincas (la concesión inicial comprendía quizá un millón de personas)[27] y por más que destacara en esa tarea. Dirigió su atención a la exploración de las costas del norte del mar del Sur; aún no se habían dado cuenta de que los vientos y las corrientes entorpecerían mucho la navegación costera hacia el Norte.

El primer intento de Cortés, dos barcos que salieron de Acapulco en 1532, fue un fracaso y terminó en motín, naufragio y la desaparición del comandante, aunque descubrieron las Tres Marías, unas islas estratégicamente situadas para convertirse en puerto de refresco para piratas.[28] Al año siguiente, envió otros dos barcos desde Tehuantepec: uno descubrió Socorro en las Revillagigedos; el piloto del otro mató a su capitán y a su vez fue asesinado por los indios de La Paz en Baja California, visitada por primera vez por los europeos. De forma poco sorprendente, Cortés decidió tomar personalmente el mando del siguiente viaje, dedicado a recuperar los restos de los infortunios previos, a buscar presuntos bancos de perlas y a colonizar el nuevo país. Zarpó desde Tehuantepec con tres barcos y llegó a La Paz (también llamada Santa Cruz) en mayo de 1535. Practicaron alguna exploración, pero se perdieron dos barcos; el país era estéril, y era imposible mantener la pequeña colonia, que fue abandonada hacia finales de 1536.

Cortés hizo un esfuerzo adicional antes de regresar definitivamente a España en 1540; en julio de 1539 envió dos o tres barcos pequeños desde Acapulco bajo las órdenes de Francisco de Ulloa. Ese viaje tuvo resultados notables: las dos costas del mar Vermejo (el golfo de California) fueron exploradas hasta su inicio, barriendo toda esperanza de que en esa larga ensenada estuviera el tan deseado estrecho, y estableciendo la configuración peninsular de la Baja California –la idea de California como isla nació mucho después y no alcanzó su pleno florecimiento hasta el siglo XVII–. La costa oceánica de la península fue bordeada hasta 29ºN, pasada la isla de Cedros y puede que llegaran hasta la moderna San Diego. Pero es posible que el propio Ulloa se perdiera en el viaje y es más probable que cabo Engaño marcara el fin del viaje. Ésta fue la última de las hazañas de Cortés y, en cierta medida, un anticlímax.

No tuvieron más éxito las expediciones promovidas por el rival de Cortés, el virrey Antonio de Mendoza. Una de ellas, bajo el mando de Francisco de Bolaños (1541), puede ser responsable del nombre de «California», cuyo origen es literalmente novelesco, derivando tal vez de la *Chanson de Roland* y, de forma más directa, de la reina Calafia de la epopeya *Las sergas de Esplandidian* (*c.* 1498): esa dama reinaba en la isla de California, que estaba próxima al Paraíso Terrenal pero que sólo habitaban amazonas negras. Una idea digna de Hollywood; pero es posible que el nombre lo atribuyeran con ironía los enemigos de Cortés a un territorio donde ciertamente no manaban ni leche ni miel. El único otro viaje de importancia fue el de Hernando de Alarcón en 1542, quien llegó a entrar en el río Colorado, pero hizo poco más.[29]

Esta primera fase del mar del Sur, sin embargo, contempló otro viaje importante, el de Juan Rodríguez Cabrillo, un portugués, y Bartolomé Ferrelo en 1542-43. [30] Esos hombres partieron de Navidad, que había sido fundada hacia 1536 y durante un tiempo fue una base relevante: Villalobos y Legazpi zarparon desde allí rumbo a las Filipinas.[31] Habiendo iniciado el viaje a finales de junio de 1542, el 28 de septiembre Cabrillo llegó a puerto «cerrado, y muy bueno, que llamaron San Miguel»; ésa fue la ubicación de la moderna San Diego y ellos fueron los primeros europeos en desembarcar en la costa del Pacífico de lo que ahora son los Estados Unidos. Aquí, y en otros sitios, Cabrillo oyó hablar de la presencia de hombres blancos hacia el Este, presumiblemente rumores llegados sobre lejanos encuentros con partidas de hombres que salían en grandes números desde Coronado en busca de la dorada Quivira y de las Siete Ciudades de Cibola, búsqueda que empezó en 1540 y se extendió más allá del Gran Cañón del Colorado hasta el centro de Kansas. Algunos de esos encuentros habían sido violentos, y Cabrillo tuvo buen cuidado de congraciarse con los indios mediante generosos regalos.

En octubre descubrió las islas de Santa Bárbara, próximas a la actual Los Ángeles. Los dos pequeños barcos siguieron adelante, pese a vientos adversos, y a mediados de noviembre fondearon a unos 50 km al norte de San Francisco, cerca del lugar donde dos siglos y medio después los rusos habrían de construir Fort Ross. Viajando hacia el Sur, llegaron a la bahía de Drake y de allí se vieron obligados a regresar a las islas Santa Bárbara. En ellas, el 3 de enero de 1543 Cabrillo murió de una herida accidental que sufrió en el mismo sitio en octubre, pero al morir, alentó a sus hombres a seguir adelante. Ferrelo lo relevó en el mando y a finales de febrero llegó al punto más lejano al Norte, es probable que cerca del sur de Oregón; allí se encontraron con violentas tormentas del Norte y del Noroeste y tuvieron que regresar, mientras continuaban explorando la costa; llegaron de nuevo a Navidad el 14 de abril de 1543.

Ésta fue una expedición bien organizada y ejecutada, en la que se descubrieron 1.300 km de nuevo litoral, lo que supuso empujar la incierta ubicación del supuesto estrecho hasta ese punto en el Norte; en un viaje, costearon todo el litoral del moderno estado de California. Cabrillo demostró ser un líder admirable, pero su logro se vería parcialmente sepultado en el olvido, y duplicado sesenta años después por Vizcaíno. Sus nombres no perduraron en los mapas; su apenada tripulación volvió a bautizar su «Posesión», donde él murió, isla de Juan Rodríguez; ahora se llama San Miguel. Es extraño que la compasiva América moderna no haya revivido el tributo que bien merecía el verdadero descubridor de la Alta California; sobre todo teniendo en cuenta que parece probable que la lápida original de su tumba todavía exista.[32]

## Camino del Sur

A principios de la década de 1530, Nueva España se estaba asentando. Las zonas de desarrollada civilización india, densamente pobladas, estaban bajo control, y el Tenochtitlán azteca estaba siendo transformado en la gran Ciudad de México. Pero las existencias indias de oro habían sido saqueadas, los lavaderos de oro escaseaban, y no había mercado español para los tejidos de algodón, cacao (todavía), o maíz. A muchos conquistadores de bajo rango no les había ido bien en la lucha por conseguir concesiones de tierras indias o de trabajadores indios; las autoridades, temiendo una fuga de mano de obra, prohibieron la emigración y la exportación de armas o caballos. Pero para muchos veteranos la sanción de perder su encomienda, si la tenían, significaba poco, y era imposible hacer cumplir la prohibición. Algunos fueron hacia el Norte, todavía en busca de oro o de indios, hasta Nueva Galicia y sus áridos caminos, al final de los cuales pudieran hallarse las ciudades de Cibola y Quivira; pero probablemente muchos más se dirigieron al Sur hacia Realejo en Nicaragua, donde la primera «exportación comercial» desde Nueva España consistió en soldados y su equipamiento, y su primer «mercado» la nueva conquista más allá del Ecuador.[33] Más tarde, del mismo modo que en las fiebres del oro de California y Australia, quienes contaban con un capital habrían de descubrir que proveer de suministros al tropel de aventureros era menos duro y una forma más segura de conseguir fortuna.

En 1522, cuando Dávila y Niño partieron hacia el Oeste y el Norte desde Panamá, Pedrarias envió a Pascual de Andagoya en la dirección opuesta. No llegó muy lejos, pero sí lo suficiente como para traer de vuelta noticias contrastadas sobre «Biru», un extraño y rico reino del Sur. Si, como algunos afirman, alcanzó el río de San Juan en el sur de la moderna Colombia, eso significaría que se había hallado muy cerca del límite al norte de un activo tráfico balsero desde Tumbes, que había sido durante cuarenta o cincuenta años una parte del imperio inca. El tráfico era de lujo: oro, perlas, conchas, esmeraldas, cacao.[34]

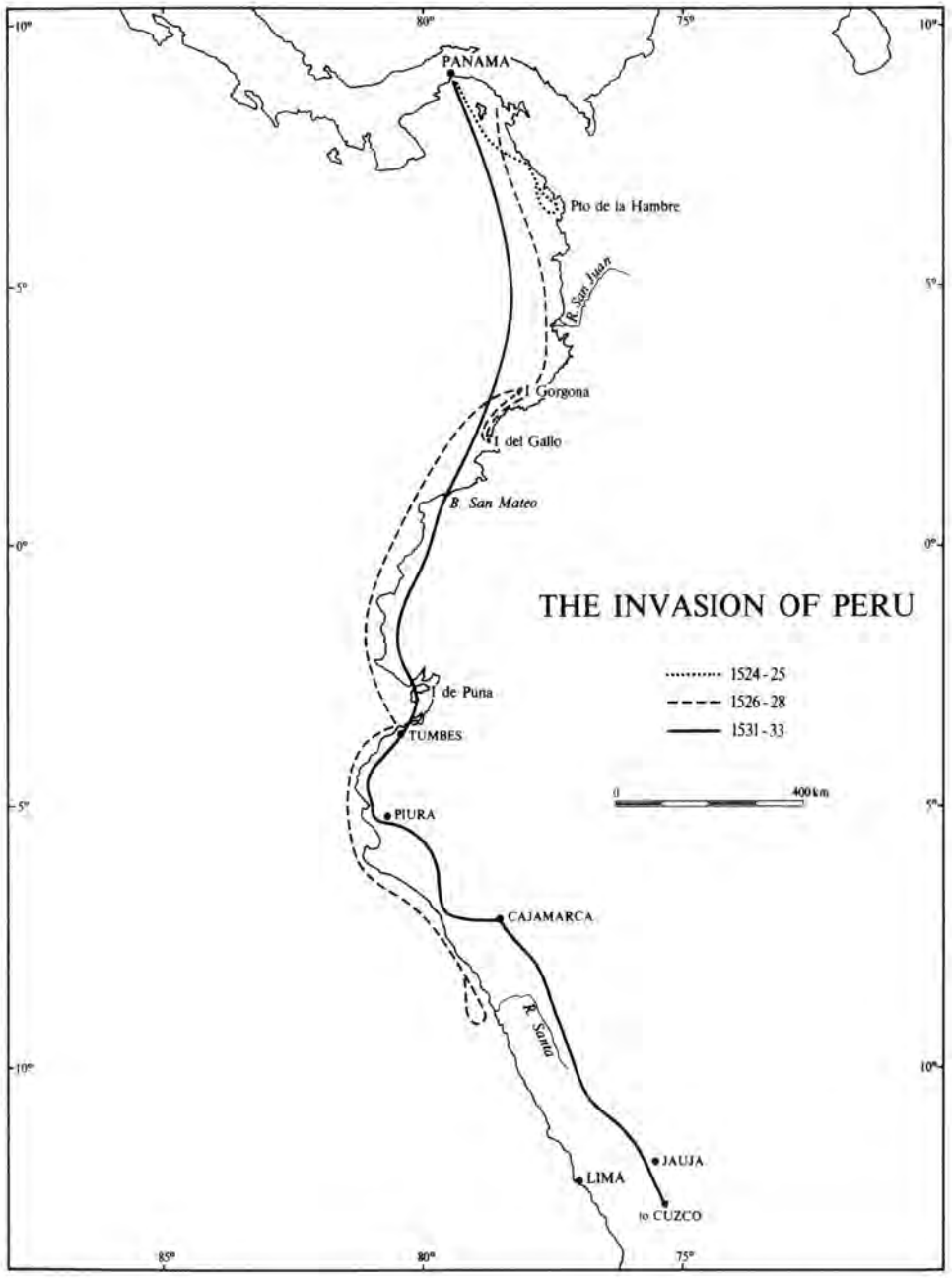



*Figura* 7. LA INVASIÓN DEL PERÚ. Adaptada principalmente de mapas del libro de J. Hemming, *La conquista de los incas* (Londres, 1970).

La explotación cayó en las manos de Francisco Pizarro y Diego de Almagro, ambos bastardos y analfabetos, con el apoyo financiero del sacerdote Fernando de Luque, un socio de Pedrarias, quien se limitó a conceder el permiso, pero nada más –por supuesto, a cambio de una participación en los beneficios–. Los dos barcos que navegaron bajo el mando de Pizarro en noviembre de 1524, y de Almagro un poco después, incluían «una de las goletas de Balboa que milagrosamente había escapado a la destrucción por podredumbre o naufragio», y las tripulaciones incluían a «los vagabundos de Panamá»; Pizarro perdió una cuarta parte de sus hombres y acabó en Puerto del Hambre.[35] De algún modo, Luque consiguió fondos para una segunda aventura, dos barcos y ciento sesenta hombres, a principios de 1526. En esa expedición el piloto Bartolomé Ruiz se convirtió en el primer europeo en atravesar el Ecuador navegando hacia el sur del Pacífico; se encontró con una gran balsa que navegaba rumbo al Norte desde Tumbes, lo cual cuatro siglos después provocaría especulación sobre la presencia de un moderno vikingo.[36] De importancia más inmediata fue el descubrimiento de lujo y civilización: un cargamento de oro y plata finamente trabajados, esmeraldas y calcedonia, tejidos bordados de vistosos colores. Almagro regresó a Panamá en busca de nuevos y mejores reclutas, y luego, con fuerzas combinadas, se dirigió al moderno Ecuador: un país que bien valía su conquista, pero que necesitaba a más hombres para la empresa, pues los indios eran numerosos y hostiles. De nuevo Almagro regresó, tras una pelea con Pizarro, quien naturalmente se resentía de ser dejado solo en el puesto avanzado mientras Almagro iba y venía de Panamá, de sus comodidades y útiles contactos.

Pizarro esperó en la desolada pero segura isla del Gallo, situada alrededor de 2°N; como es natural, surgieron descontentos y envió de vuelta la nave que le quedaba, tal vez emulando a Cortés, pero más probablemente para librarse de los disidentes. Sorprendido por la apariencia de los hombres de Almagro y los informes filtrados de algunos que se habían quedado, el nuevo gobernador de Panamá, Pedro de los Ríos, envió otros dos barcos para traer de vuelta a los intrépidos aventureros; pero también llevaban mensajes de aliento y persistencia de Almagro y Luque. En ese punto, tuvo lugar el famoso incidente de los trece hombres que aceptaron el desafío de Pizarro de cruzar una línea en la arena y compartir su suerte, un episodio muy hinchado, quizá inventado, por los cronistas.[37] Los catorce se trasladaron a la más grande y no tan deprimente isla de Gorgona, más al Norte. Aquí, tras siete meses, se les unió Almagro, sin más refuerzos que su tripulación: de los Ríos no estaba dispuesto a permitir más pérdidas de hombres, de haber habido voluntarios. Con coraje renovado, se lanzaron de nuevo a la aventura, a través del golfo de Guayaquil hasta Tumbes; y aquí, al fin, se internaron de verdad en el reino inca: una ciudad de buen tamaño, un activo comercio costero, calzadas pavimentadas, un sistema de irrigación admirable, gente civilizada –y oro en los templos–. Las relacio-

nes eran amistosas –se trataba sólo de un reconocimiento, y no de un acto de fuerza, y no tenían sentido los Actos de Posesión–. Tras alcanzar el río Santa, a 9ºS, la expedición volvió a Panamá dieciocho meses después de su partida. El contraste entre los horrores del principio y la amenidad y la promesa del final fue, sin duda, elocuentemente expuesto en relaciones oficiales y en tertulias de taberna.

Todo lo anterior fue prólogo de la gran empresa. Pizarro fue a España, y llegó a la Corte, en Toledo, a mediados de 1528; regresó a América en 1530 con plenos poderes como gobernador y capitán-general y con tres hermanastros; reclutó voluntarios entre la curtida y pobre pequeña nobleza de la atrasada Extremadura, la tierra de Pizarro y la de Cortés, quien por fortuna estaba en España en la época. A Almagro se le encomendó sólo la comandancia de Tumbes –quizá porque la Corte previó problemas si los dos hombres eran promocionados demasiado–. Pero, como es natural, se puso furioso y sólo se apaciguó con la promesa de una conquista independiente más allá de Perú; de ahí deriva la conquista de Chile, y también las primeras guerras civiles que, en diez años, habrían de proporcionar un lamentable anticipo de la historia del Perú y Bolivia en el siglo XIX, un ensayo para la plaga de caudillismo, la turbulencia y la tiranía de los terratenientes locales y los señores de la guerra.

Pizarro zarpó desde Panamá a fines de 1530, con tres barcos y cerca de ciento ochenta hombres. A las dos semanas llegó al norte del Ecuador, que le había costado dos años alcanzar en los reconocimientos previos; desde allí, avanzó despacio, en parte por tierra y en parte por mar, explorando el país, recibiendo refuerzos, luchando con la resistencia local y saqueando ciudades y pueblos. Tumbes estaba en ruinas, la primera evidencia de la guerra civil que tal vez hizo posible la Conquista. Emplearon más de un año en el acercamiento: Pizarro construyó una base antes de arriesgarse a penetrar en el gran valle de montañas siempre visible hacia el Este. A mediados de 1532, fundó San Miguel de Piura, la primera ciudad española en la costa del Pacífico en Suramérica. Tras dejar allí sesenta hombres, contaba con sesenta y dos caballos y ciento seis soldados de infantería para el campo de batalla. Estaba dispuesto el escenario para el asalto al reino inca, que era mucho más un imperio que el de los aztecas. Fue una suerte para los españoles que recientemente hubiera sido devastado por una gran epidemia que se extendió desde el Norte, y que, además, estuviera siendo arrasado por una generalizada y amarga guerra civil.

## La conquista del Perú

El poder inca, a diferencia del de Moctezuma, era absolutista, basado en el control de una jerarquía de oficiales sobre una forzada mano de obra en el corazón de Cuzco, así como sobre las tribus sometidas durante un siglo y medio de

expansión. La mayor parte de los aspectos de la vida eran meticulosamente regulados desde arriba, y el efecto de eso era que los recursos del Imperio, aparte de la necesaria subsistencia de las masas, eran canalizados para proporcionar el poder, la gloria y el lujo a «los incas», la familia gobernante y sus asociados, pero sobre todos ellos, al «inca», el autócrata en la cima de la pirámide; pero se trataba de una estructura cósmica, tan sagrada como secular, y el Inca, el hijo del Sol, era la fuente de la que manaban todas las bendiciones –la luz, la misma vida–[38]. Elaboradas crónicas se conservaban en los *quipus* o cuerdas con nudos; dos calzadas pavimentadas, a lo largo de la costa y de la altiplanicie, con líneas transversales a través de las montañas (en conjunto unos 15.000 km), aseguraban las comunicaciones desde Ecuador al norte de Chile; estaban pertrechados de *tambos* o postas y contaban con un elaborado sistema de corredores de relevo, de manera que les llevaba sólo cinco días transmitir un mensaje de Quito a Cuzco, a 2.000 km de distancia.[39] Los caminos y los corredores fueron factores importantes que contribuyeron a la rapidez de la conquista española de la nación y, una vez conquistada, la tradición de masiva mano de obra forzada. Al igual que en México, los descontentos locales, las revueltas y las rivalidades políticas facilitaron mucho la Conquista.[40] No faltaron indios agentes, títeres y aliados; tampoco carecieron de aterrorizados porteadores que proporcionaron servicios de transporte a los ejércitos. Si la debilidad de los aztecas era que aún no estaba consolidada una firme estructura de estado, sino que fueron asaltados en el «momento de cristalización» de una sociedad tribal a una fundamentalmente urbana, la debilidad de los incas fue la opuesta –una estructura estatal demasiado rígida y centralizada que no supo reaccionar a la sorpresa de un golpe dirigido a su cabeza– el inca Atahualpa.[41]

Al tiempo de la llegada de Pizarro, Atahualpa acababa de derrotar a su medio hermano Huáscar en una enconada guerra de sucesión, y se ocupaba en el exterminio de cualesquiera posibles rivales en la familia imperial. Esperó a Pizarro en Cajamarca, en lo alto del altiplano, en la probable creencia de que esa extraña pero pequeña invasión podría ser aplastada o absorbida; y es justo decir que el destino que les tenía preparado era probablemente horrible: asesinar o ser asesinados.[42] Tras una hora o dos de reunión entre los dos hombres, el 16 de noviembre de 1532, los españoles capturaron a Atahualpa en persona –la cual era sacrosanta– y mataron a miles de sus seguidores, demasiado desconcertados para resistirse. Unos meses después, tras recibir un gran rescate, acusaron a Atahualpa de «traición»: aceptó el bautismo para poder morir estrangulado y no quemado vivo. Algunos de los conquistadores se horrorizaron ante este juego sucio, aunque, probablemente, más estaban a favor y pueden incluso haber impuesto esta solución a Pizarro. Pero perdura una bella aunque desoladora elegía nativa en honor de Atahualpa: todas las cosas, todas

las personas, son devoradas por el sufrimiento…[43] Ahora el Imperio no era más que un cuerpo sin cabeza, del todo a merced de sus vencedores.

A finales de julio de 1533, un año menos un día desde que se celebró la reunión de Cajamarca, Pizarro entró en Cuzco. A mediados de 1534 las provincias de Quito habían sido sometidas; Pedro de Alvarado de Guatemala, quien desvió un viaje proyectado a los mares del Sur a las más cercanas y seguras riquezas de Quito, fue comprado y dejó sus barcos y muchos de sus hombres como refuerzos de los más establecidos conquistadores. Se había puesto el sello en la Conquista mediante el establecimiento formal de municipios españoles en Jauja, Cuzco y Quito.

Más significativa que ésas fue la fundación, el 6 de enero de 1535, de la Ciudad de los Reyes (los tres Reyes Magos), más conocida como Lima. El contraste con la reconstrucción de México por Cortés es sorprendente: aunque sus legendarias y reales riquezas se hallaban en las altiplanicies de los Andes, el Perú español, mucho más que Nueva España, estaba orientado al Pacífico. Influían en ello simples factores climáticos, pues resulta difícil concebir una metrópolis en una tierra tan insalubre como la tierra caliente de México, mientras Lima no es sólo más hospitalaria que las altiplanicies, con sus extremas temperaturas y atmósfera enrarecida, sino que además, debido a la corriente de Humboldt o del Perú, es considerablemente fresca para esa latitud.[44] La Conquista en esa fase se orientaba más a la explotación de la tierra que a la minería –todavía quedaba mucho oro indio para recolectar, y la plata de Potosí se desconocía– y los valles irrigados de la costa eran de nuevo mucho más favorables que las altiplanicies para la agricultura y la horticultura ibéricas. Pero la *raison d'être* de Lima y del adyacente puerto de El Callao era la de constituir una base segura junto al mar; con más motivo cuando tras el primer momento de desconcierto, la resistencia inca estaba reviviendo.

La resistencia culminó en 1536, tras la partida de Almagro con gran parte de la fuerza española para la primera entrada en Chile –el «Nuevo Toledo» que se le había prometido, a imitación de la «Nueva Castilla» de Pizarro; ésta fue claramente una maniobra de Pizarro para librarse de un rival demasiado fuerte–. Pero durante la ausencia de Almagro tuvo lugar un gran alzamiento capitaneado por el inca Manco Capac, cuyo hermano Paullu, sin embargo, había acompañado a Almagro y a su retorno demostró ser el más fiel de los asociados españoles. El propio Manco había sido reconocido como un inca títere, pero la sospecha era mutua; fue sometido a (literalmente) un ultraje obsceno y huyó para buscar venganza. Se desencadenó una lucha desesperada en Cuzco, y la propia Lima estaba amenazada. Las peticiones de ayuda obtuvieron respuesta de Cortés –probablemente con motivos ulteriores– en Nueva España y de Espinosa en Panamá, y Alvarado llegó de Guatemala, aunque sólo añadió otro elemento a la lucha intestina entre las facciones de los conquistadores.

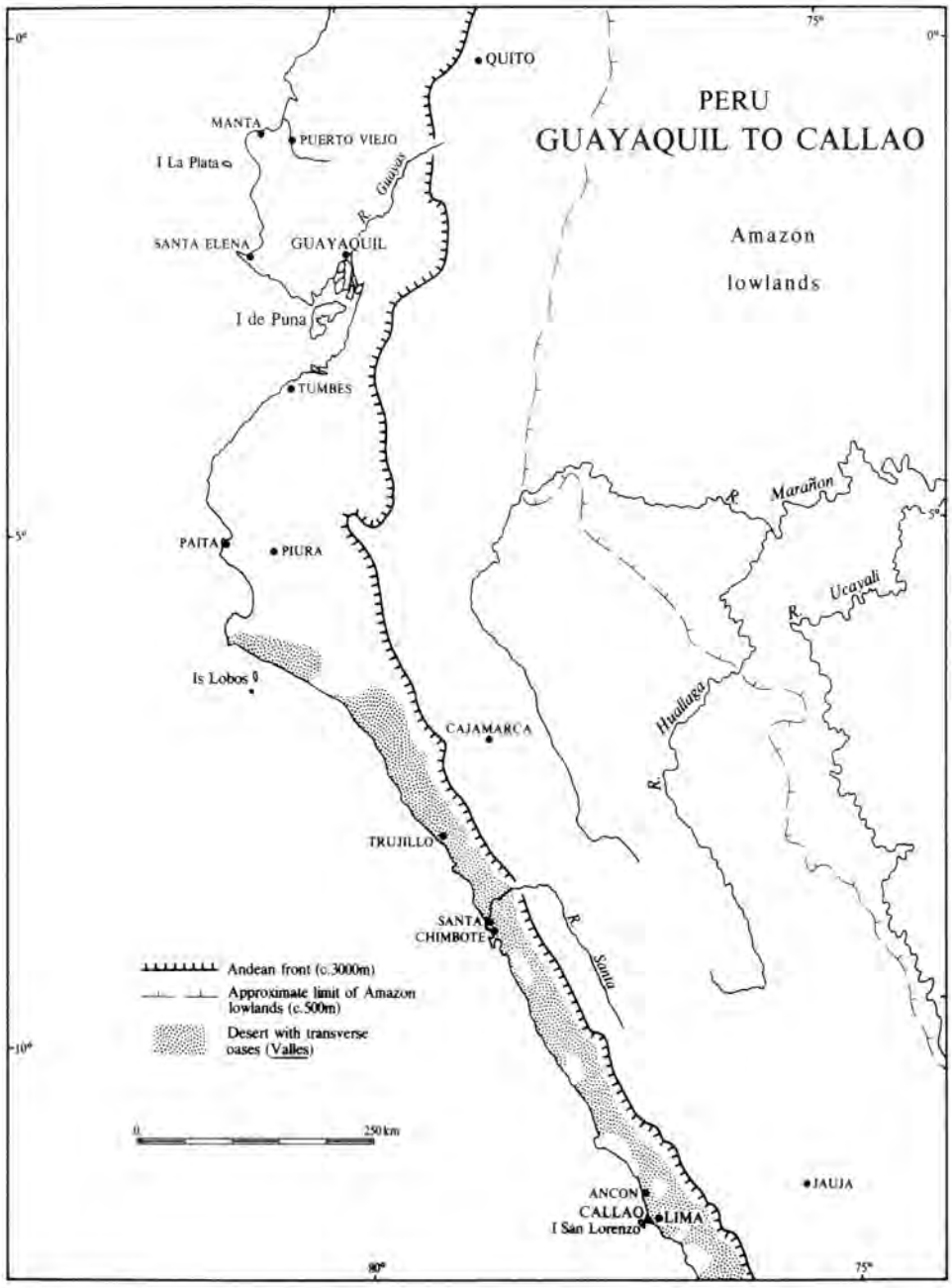



*Figura 8.* PERÚ: DE GUAYAQUIL A EL CALLAO. Los espacios dentro de las áreas desiertas no son oasis sino lomas, tierras de pasto regadas por el rocío –Ver el libro de P. James, *América Latina* (Londres, 1942), 173–.

Cuando el gran esfuerzo de Cuzco fracasó, Manco fue incapaz de mantener sus inmensas, pero mal organizadas, fuerzas. Hacia finales de 1539 la resistencia se resquebrajó; Manco retrocedió a las intrincadas montañas de la cordillera amazónica, entre el Apurímac y el Urubamba. Allí, tan sólo a 125 km de Cuzco, asentó su tristemente disminuido reinado hasta que, en 1544, fue asesinado por refugiados españoles de las guerras civiles, a los que había dado hospitalidad. Esa patética reliquia del poder inca en torno a Vilcabamba sobrevivió –una espina en la carne de la autoridad española– hasta 1572, cuando el último de los incas que reinó, Tupac Amaru, fue capturado y «ejecutado» –tras la tradicional «conversión» a la fe–; un asesinato judicial ordenado por el virrey Toledo que escandalizó a la ya más asentada sociedad colonial de la época. El nombre inca perduró como un tratamiento honorífico para los indios descendientes de la línea real que se habían sometido, tal vez de un modo muy confortable: la bisnieta de Manco Capac, cuyo padre era un sobrino nieto de San Ignacio de Loyola, fue nombrada marquesa de Oropesa, el único feudo hereditario del Perú. Pero en el último alzamiento nativo, en 1780-81, un descendiente directo de Tupac Amaru, José Gabriel Condorcanqui, se autoproclamó Tupac Amaru II: con su caída y atroz ejecución, hasta el nombre de inca fue borrado, y fue proscrito como firma.[45]

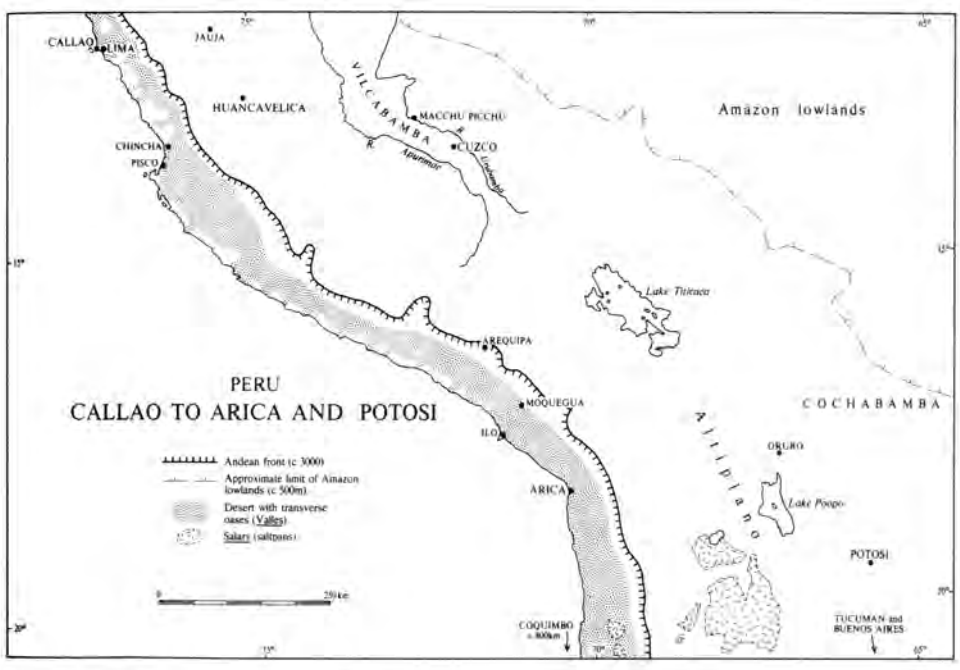



*Figura 9.* PERÚ: DE EL CALLAO A ARICA Y POTOSÍ

## La resaca: la primera campaña naval

El regreso de Almagro a Cuzco en 1537 desencadenó las guerras civiles –siete entre ese año y 1554– que llegaron a amenazar la dependencia de Nueva Castilla con respecto a la vieja, y que vieron la muerte en la batalla del primer virrey de España, la ejecución de Almagro por Pizarro, y el asesinato de éste último a manos del hijo mestizo de Almagro. En 1550 el astuto y resuelto pequeño abogado Pedro de la Gasca había restaurado el poder real bajo la forma de una audiencia, que pudo lidiar con los dos últimos levantamientos que tuvieron lugar en el ínterin (1552-56), entre la muerte del segundo y la llegada del tercer, y más eficaz, virrey. Pero la victoria de la ley en abstracto fue lograda sólo dejando de lado las particulares «Nuevas Leyes», promulgadas para proteger a los indios de su brutal explotación por los encomenderos entre quienes Pizarro había repartido tierra y siervos.

Los detalles sangrientos de estos golpes y contragolpes no nos conciernen, excepto en cuanto a una «campaña» en la que apenas se vertió sangre: la disputa por el mando en el mar entre los leales monárquicos y Gonzalo Pizarro, hermano y sucesor de Francisco, fuertemente tentado de establecerse como un monarca independiente e indiscutiblemente rico. Así como las guerras civiles en general anuncian las luchas internas tras la independencia, este episodio constituye, a su vez, un aviso de la fundamental importancia del poder marítimo en las guerras de Independencia y la guerra del Pacífico que se desarrolló entre 1879-81. Las tres enfatizan el hecho de que las comunidades litorales, al menos hasta finales del último siglo, eran en verdad islas a todos los efectos, «oasis» o «compartimentos» de libre acceso sólo por mar.[46]

Gonzalo pudo mantener fuera de Perú a las naves del rey y construir otras y acertadamente decidió tomar tierra firme, o al menos el istmo, para prevenir un contraataque. Sus capitanes ocuparon dos veces Panamá; no asumieron la administración, pero fueron enviados hombres a través del istmo a Nombre de Dios, y se capturaron y quemaron algunos barcos en la costa de Nicaragua. Pero cuando La Gasca llegó a Panamá, con una oferta de amnistía y abrogación de las odiadas Nuevas Leyes, la flota de Gonzalo escapó. Cometió el error de quemar cinco barcos en El Callao, para prevenir deserciones; y con nada que la frenara, la nueva flota realista procedió metódicamente a bajar por la costa. Sin perjuicio de las victorias locales que los pizarristas pudieran lograr, no tenían posibilidad de refuerzos. Panamá era la clave –la única sangre vertida fue en una escaramuza en Nombre de Dios– y lo que sucedió allí, la vuelta de tuerca. Pero, como resume Garcilaso, «fue la revocación (de las Nuevas Leyes) y el perdón general quienes ganaron la guerra y dieron el imperio a Gasca».

Los conquistadores del Perú tradicionalmente han sido considerados como un hatajo de brutos, por no decir rufianes; y es cierto que la estatura moral e intelectual de Pizarro era muy inferior a la de Cortés. Pero Lockhart ha probado que era una muestra mucho más representativa de la sociedad española de lo que se ha creído generalmente, y, por debajo de los tumultos salvajes, un sólido trabajo de colonización seguía adelante. Estaba basado, es cierto, en una explotación brutal de los indios; ante la codicia de los conquistadores y las necesidades del Tesoro, resultó imposible hacer cumplir las numerosas y bien intencionadas ordenanzas reales para la prevención de abusos. «Aunque los aliados del rey siempre ganaron las guerras civiles, la legislación del rey padeció una severa derrota», y los quinientos encomenderos se convirtieron virtualmente en los señores del lugar y de las vidas indias, mientras «la conversión de los indios parece haber sido la principal víctima[47] –y ésa, al menos a ojos de la España respetable, era la justificación de la Conquista–.

Entre 1532 y 1548 catorce ciudades fueron fundadas, la mayoría de las cuales siguen siendo importantes. Puede que cerca de una cuarta parte de los varones españoles fueran realmente aventureros desarraigados; pero de los aproximadamente cuatro mil españoles residentes en Perú en 1555, unos quinientos eran artesanos (aunque la base de la mano de obra artesana era de raza negra), y había probablemente unas setecientas cincuenta mujeres; se podían encontrar respetables matronas españolas –una o dos– en Piura y en Jauja ya en 1533 y 1534. Hacia 1537 Lima contaba ya con dos mil vecinos españoles (burgueses), mientras El Callao, en 1537 tan sólo «una taberna cerca del mar», se desarrolló hasta convertirse en un puerto floreciente, que pugnaba por conseguir la autonomía de la autoridad municipal de Lima.[48] Pero los principios fueron sucios y deshonestos: en 1535 se prohibió arrojar indios muertos a las calles de Lima. La multa, veinte pesos.[49] Pese a todo, veinte años después de Cajamarca existía una sociedad reglamentada y ordenada en Lima y en las principales ciudades.

## La frontera más lejana: Chile

La más lejana, no la última; aún se habían de realizar incursiones en las selvas de la frontera andino-amazónica, y la frontera española al norte de las Américas experimentó una fase expansiva final que alcanzó Nootka en 1790, mientras que al Sur sus herederas, las repúblicas argentina y chilena, no sofocaron la resistencia india en Patagonia hasta fines de la década de 1870-80. Pero hablando con propiedad, Chile fue la última fase de la conquista y la que llegó más lejos.

Almagro partió de Cuzco en julio de 1535, en destacamentos que totalizaban quinientos españoles.[50] Pasó el lago Titicaca y bajó por la vertiente atlántica hasta la esquina noroeste de Argentina, y de allí atravesó la desolada Puna de Atacama, a unos 4.000 metros; penosas jornadas en las que miles de sus indios de repuesto murieron de frío, hambre y mal de altura. Se recuperó cerca de Copiapo; sólo uno de los barcos de repuesto que había concertado se puso en contacto con él, y probablemente llegó a la bahía de Valparaíso. El grueso de sus fuerzas avanzó hasta el valle del Aconcagua, un poco al norte de la moderna Santiago y algunas patrullas llegaron hasta el río Maule. Eso tuvo lugar en los rigores de un invierno probablemente muy duro, pues los informes que los españoles dieron de ese precioso y,

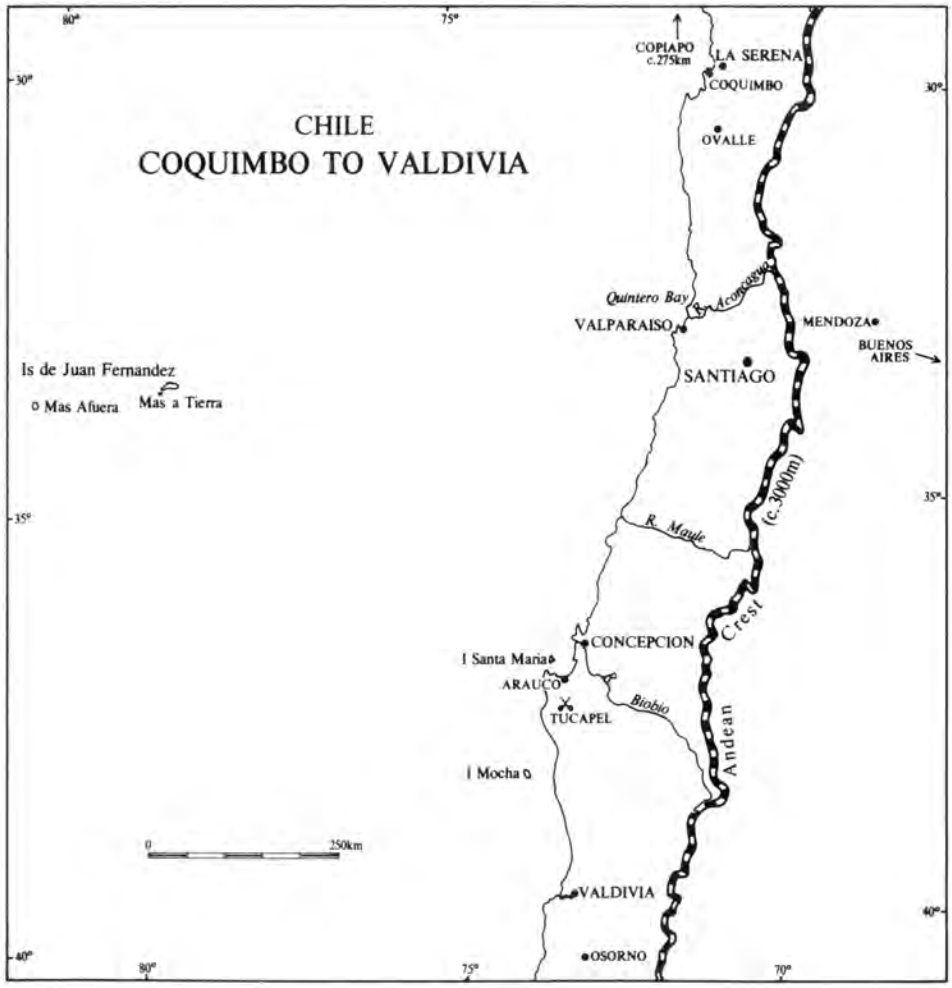



*Figura 10.* CHILE: DE COQUIMBO A VALDIVIA

en la actualidad, productivo país, fueron grises. Pero aquí, en el mismo vértice de la influencia inca, encontraron sólo algunas tribus muy primitivas; no había calzadas ni ciudades, ni posibilidad de un golpe como en Tenochtitlán o Cajamarca, pero lo principal es que no había oro. Regresaron bordeando la costa; la primera entrada fue un fracaso.

El conquistador de Chile, Pedro de Valdivia, era un hombre de mejor estampa que la mayoría de sus congéneres; más parecido a Balboa o Cortés que a Pizarro o Almagro. Su fuerza principal se componía de sólo unos ciento cincuenta españoles, los derrotados en la primera guerra civil y con cada alzamiento en Perú había más reclutas del lado de los perdedores. De hecho, parece claro que en la instancia local y, en ocasiones, del propio virrey, la entrada se concebía como un instrumento político para librarse de la comunidad de fracasados y los más intolerables bravucones de la Conquista.[51]

Valdivia dejó Cuzco en enero de 1540; evitando la terrible ruta andina de Almagro, bajó despacio a lo largo de la costa e invirtió un año en llegar al centro de Chile, que –en verano– era un país risueño. Aquí, el 14 de febrero de 1541, fundó la ciudad de Santiago. La resistencia india, débil en un principio, se endureció ante esa evidencia de una intromisión permanente; en septiembre, los indios saquearon y quemaron la ciudad primitiva. Fueron rechazados, pero, en dos años, los «cautivos de su propia conquista», aislados de Perú, no pudieron conseguir más que una modesta consolidación y, más de una vez, se vieron amenazados de extinción. En 1544 lo que ahora es la deliciosa pequeña ciudad de La Serena fue fundada, con trece ciudadanos, para ser destruida por los indios y reconstruida en 1549, año en el cual la población española alcanzaba las quinientas personas. Como consecuencia de los sucesos políticos de Perú, Valdivia obtuvo vía libre y refuerzos, que pudieron entrar por el nuevo puerto de Valparaíso. Se halló algún placer de oro, pero la población se estaba dedicando principalmente a la agricultura y la ganadería, lo que seguiría haciendo mucho tiempo. Se fundaron dos ciudades más: Concepción en 1550 y Valdivia en 1553.

Sin embargo, cuando se intentó extender la expansión al río Biobío, advirtieron que la resistencia india había adquirido otro cariz. Los españoles se enfrentaban ahora a los araucanos, una densa confederación de avezados guerreros que demostraron ser capaces de oponer a los métodos españoles los suyos propios. El propio Valdivia fue muerto en Tucapel en diciembre de 1533, y su pequeña fuerza aniquilada. Parecía que se habían rebasado los límites de la Conquista. Pero el líder indio Lautaro no pudo convencer a su gente para que emprendieran lo que bien podría haber sido, en esa fase, una contraofensiva decisiva a través del Biobío. Él también murió en la batalla en 1557 y a partir de entonces los araucanos estuvieron a la defensiva. Pero la mayor parte del territorio al sur de Concepción, exceptuando Valdivia, continuó siendo objeto de disputas durante generaciones. En ese

«Flandes de las Indias», sin un estado organizado que derrocar y tomar, la Conquista se había de hacer a trozos y «no había posibilidad de aplicar el "plan de Cortés"».[52] Algunas posiciones avanzadas perdidas en el siglo XVI no se recuperaron hasta el XIX; Osorno, saqueada por los indios en 1600, fue reconstruida en 1796, siguiendo el plan original de 1558. El establecimiento definitivo no se logró hasta 1883, tras la guerra del Pacífico. En palabras de Chaunu, «Chile se salvó por amputación» y la «araucanía permaneció, durante tres siglos y para su infortunio, en manos de los araucanos»[53] –aunque pudiera pensarse que, si uno ha de ser conquistado, es mejor esperar, si se puede, hasta que los conquistadores hayan adquirido algo de conciencia y capacidad civilizadora–.

Las luchas de la frontera dejaron su impronta en la sociedad colonial chilena; con una gran parte de su territorio fronterizo y una economía basada en la tierra, el Chile colonial no llegó a convertirse en una sociedad tan diversificada como México o Perú, ni alcanzó nunca su riqueza o sofisticación. Una porción segregada, separada del floreciente Perú por los desiertos de Atacama, vallada por los Andes (una vertiente que llegaba hasta la explanada Argentina era más una fuente de debilidad que de fuerza), enfrentada «al desierto más grande de todos», el Pacífico del Sur, Chile no pudo romper esa concha hasta la apertura de ese océano al tráfico comercial internacional: entonces Valparaíso pudo convertirse en uno de los grandes puertos de repuesto. Hasta entonces, lo que caracterizaba a Chile era un modesto pero arraigado provincianismo, de hecho, rusticidad: la primera universidad data de 1756, la primera imprenta se creó increíblemente tarde, quizá no antes de 1812. Las fechas correspondientes a México y Perú son (como muy tarde) 1539 y 1553, 1571 y 1584.[54]

## La naturaleza de la Conquista

Desde el principio, la Conquista, con raras excepciones, fue no tanto dirigida por Castilla como autorizada por ésta. Las bandas de apenas unos centenares de hombres que en escaso medio siglo se habían desplegado, primero sobre la Española, luego sobre México, Panamá y Perú, eran empresas privadas, trabajando– por decirlo de algún modo– bajo licencia y según líneas marcadas por España, pero fijando ellas mismas los objetivos inmediatos: «Empresas con fines lucrativos, financiadas por contratos que estipulaban cómo tenían que repartirse los beneficios. Esas empresas parecían un gobierno en unos aspectos, un negocio en otros».[55] Esa flexibilidad posibilitó que la expansión fuera extraordinariamente rápida –con cada nuevo foco de riqueza india, aparecían nuevas opciones–, hasta que al final de la «fase exponencial», hacia 1536, antes del primer freno en Chile, llegó a cubrir entre 2,5 y 3 millones de kilómetros cuadrados, desde las isoyetas de 500 mm del inestable y húmedo México hasta las fronteras del sur del imperio inca; básicamente, los grandes altiplanos y las franjas costeras esenciales para acceder a los mismos. Por

supuesto, el dominio español no era uniforme: la Conquista era más sólida cuando asumía y suplantaba estructuras económicas y políticas sólidas; había una red de ciudades, el núcleo de control, rodeado de zonas más o menos cultivadas bajo régimen de encomiendas pero con intersticios, y una zona de vasta penumbra en la cual la vida india seguía más o menos como antes. Chaunu subraya que la Conquista ejerció un influjo mayor sobre los hombres que sobre la tierra, teniendo como objetivo fundamental controlar la mano de obra india y apropiarse de los excedentes de sus productos.[56] De ahí los saltos sobre zonas no productivas y la lenta extensión del control –aún sin completar en este siglo, con sus nuevas formas de transporte– sobre las áreas marginales de la vertiente amazónica.

Los ejecutores de la Conquista eran en su mayoría nobles –los hijos menores de la pequeña nobleza– y soldados semiprofesionales. Da la impresión de que para esa gente la empresa de las Indias constituyó un factor de esperanza liberadora; no sólo de una posible riqueza material, aunque ése era un factor muy material, sino también de aventura, honor, fama, afirmación y, para los que tenían ese tipo de inclinaciones, amplias oportunidades sexuales. Lograr eso, sin embargo, comportaba no sólo un compromiso de meses o años padeciendo las vicisitudes y los trabajos más arduos, sino, en primer lugar, obtener una concesión real, a menudo frente a feroces competidores, y disponer de recursos financieros, con frecuencia en términos leoninos: «Los pequeños e informales ejércitos… estaban unidos por lealtades personales, por una esperanza común de lucro y por las deudas».[57] Había una tensión constante entre un individualismo descomunal y un igualmente descomunal ordenancismo, así como entre el reclamo de un nuevo El Dorado no en el próximo valle, sino en el siguiente, y el deseo de establecerse como terrateniente. Los que perdían en la batalla por las encomiendas, habituados como estaban a una vida precaria pero excitante y a la ruda camaradería de la «entrada», proporcionaron la materia prima para nuevas aventuras, y a menudo les era facilitado el camino por los más previsores (o afortunados) y respetables. El caso más claro, y es sólo uno de muchos, es la búsqueda de El Dorado de Pedro de Ursúa en 1560, que fue liderada por Lope de Aguirre, librarse del cual fue un alivio para el Perú: Aguirre, un psicópata sanguinario, dejó un rastro de violaciones y asesinatos a lo largo del río Negro y del Orinoco hasta el mar.[58]

Oro y Dios, en ese orden, eran las motivaciones principales del conquistador corriente; la reivindicación oficial de la Conquista ponía a Dios en primer lugar y la Corona, de cuando en cuando, hizo esfuerzos, a menudo inútiles, de estar a la altura de su prioridad. En efecto, los indios acercaban el oro a los españoles y los españoles, el verdadero Dios a los indios. Ésa era la fuente de la mayor tensión entre España y las Indias: la que derivaba del esfuerzo de la Corona por la justicia social, y la debilitación o, mejor dicho, anulación de esos esfuerzos por la mera brutalidad de la vida colonial.

Una vez el botín inmediato, el oro tangible, la plata y las joyas fueron repartidos (la Corona se llevó su quinta parte), el objetivo de los conquistadores más sobrios era obtener una encomienda. Eso no era exactamente un feudo, aunque se convirtió en algo parecido; no era una concesión de tierras, sino más bien del uso de la mano de obra india en un determinado territorio, un concepto que provenía de la Reconquista a los árabes en la Vieja España. Se suponía que, a su vez, el encomendero debía «instruir a los indios en la religión cristiana y en los elementos de la vida civilizada, y defender sus personas y sus propiedades».[59] Pero, puesto que las únicas posibilidades económicas más allá del puro robo radicaban en la explotación de la mano de obra india, las posibilidades de abuso eran obvias y enormes. La cuestión de la posesión era importante: podría argumentarse que un disfrute sólo de por vida significaba una explotación más atroz para obtener una fortuna rápida; pero, aparte de las consideraciones humanitarias (que eran considerables), la Corona era por naturaleza reacia a conceder feudos hereditarios en esos lejanos y difícilmente controlables territorios. Las primeras tentativas gubernamentales de protección de los indios datan de 1502; las encomiendas fueron aceptadas por las leyes de Burgos en 1512, con una cuidadosa (pero inejecutable) regulación de los intereses indios; hubo un intento de abolición de las encomiendas en 1530, con unos resultados económicos tan desastrosos en Nueva España que en 1535 las concesiones de por vida se extendieron a las vidas de la viuda o de un hijo. Las Nuevas Leyes de 1542 prohibieron nuevas encomiendas y la herencia de las antiguas; hemos visto su destino. Pero, al menos, en Nueva España en cierta medida «domesticaron la encomienda», y la continua disminución de la población india desvió la atención de los encomenderos hacia sus funciones más positivas; en el siglo XVII el sistema se diluyó como un factor económico de importancia y fue sustituido por el peonaje. La explotación continuó y, de hecho, el sector público asumió una creciente participación con la codificación por el virrey Toledo de la mita del Perú en la década de 1570; ese vasallaje forzoso arrastró a miles de indios a Potosí y a la aún más infernal mina de mercurio de Huancavelica.

Sin embargo, resulta difícil pensar que, dada la premisa de la propagación de la fe por el Imperio y los agentes de que éste disponía para la tarea, otro sistema pudiera haber funcionado; y en las condiciones de colonización, ningún gobierno podría haberlo controlado con eficacia. Los esfuerzos de la Corona eran sinceros, sus discusiones agónicas, atrapadas entre la necesidad económica y política y los dictados de la justicia humana –o divina–. La reiteración de las ordenanzas protectoras prueba su ineficacia; nada podía salvar el inevitable abismo entre la impecable moralidad y humanidad de la cédula real y la inmoralidad inhumana de la muy pecaminosa frontera, un problema de los imperios de todos los tiempos.

Eso tal vez queda mejor ilustrado por el procedimiento del Requerimiento, que con sarcasmo podría ser descrito como una extraña forma de justificación del Imperio, o del asesinato, por la fe. Puesto que la justificación moral de la Conquista era la divulgación de los Evangelios a los sumidos en la más ciega idolatría, debía concedérseles la oportunidad de abrazar libremente la nueva fe:

> Elimina ese pretexto, y en el aire se desvanecen
> Las reivindicaciones de Europa sobre las Tierras del Oeste.[60]

Eso debía procurarse insistiendo en la lectura pública a los indios de una formal y sonora proclamación para su aceptación o rechazo; si persistían en su ceguera, habría sangre en sus cabezas. El resultado fue, por supuesto, una farsa sangrienta: el Requerimiento fue leído lejos del alcance de las flechas, en poblaciones desiertas, en el campamento antes de partir, incluso desde la cubierta del barco…[61] Debe recordarse que muchas de las leyes del rey eran humanas sólo en la intención, otras eran extraordinariamente discriminatorias y explotadoras; y éstas últimas no presentaban ninguna dificultad de acatamiento. La intervención real «proponía cometer iniquidades con humanidad, y consumar injusticias de forma equitativa».[62]

El sufrimiento humano de la Conquista no puede ser calculado, pero sin duda fue inmenso, probablemente incluso más terrible que el de las grandes guerras y revoluciones de nuestro tiempo. Las ardientes protestas del dominicano Bartolomé de las Casas –en su día un encomendero– provocaron un serio cuestionamiento y algunas actuaciones, en su mayor parte ineficaces, por parte de la autoridad monárquica. Es innegable que el uso poco escrupuloso de su obra, ilustrada por los truculentos y eternamente repetidos grabados de De Bry, añadieron al nombre de España la desgracia de la leyenda negra. Quizá la mejor actitud ante esta «leyenda negra» fuera la de Dryden ante otra leyenda negra, la de la intriga papal: la total aceptación y la total negación son similarmente necias.[63]

Es cierto que algunas de las defensas «revisionistas» modernas parecen ingenuas o hipócritas en extremo; es difícil encontrar en el Tercer Mundo un «plebiscito universal» a favor de «esa genial Europa colonizadora que ha irradiado su alta cultura y su bienestar alrededor del mundo» ante la cual Menéndez Pidal exclama, con razón, ¡Don Quijote cabalga de nuevo! [64]

La concentración del debate en el muy emocional de Las Casas oscurece la evidencia de los propios conquistadores; el estilo casual e indiferente con que en sus crónicas estos relatan sus propias atrocidades resulta tan terrible como la más exaltada de sus quejas.[65] También oscurece el hecho de que Las Casas no estaba solo en su postura: más de un fraile misionero y algunos valerosos oficiales hicieron uso del derecho, fomentado activamente por la Corona, de hablar libremente a las

autoridades españolas sobre cualquier aspecto de las actividades españolas en las Indias: el testimonio y las quejas no provienen de enemigos forasteros sino de los propios españoles. (Tampoco debemos olvidar el hecho de que, en muchos aspectos, las sociedades azteca e inca distaban mucho de ser idílicas, en realidad, eran extremadamente brutales.) Esta crítica interna contribuyó al elevado nivel intelectual y moral del debate sobre los fundamentos de la fe y del Imperio iniciado por Francisco de Vitoria, el fundador *de facto* del Derecho Internacional, en la Universidad de Salamanca en 1539. Para encontrar otro ejemplo de un gran imperio que haya permitido tan profundo cuestionamiento de su derecho a ser un imperio, uno debería remontarse a la India budista, a la reacción de Asoka ante los horrores de la guerra de Kalinga. Ello honra a España; negro es el deshonor de la Conquista, pero en última instancia somos hijos no sólo de Adán, sino también de Caín, que mató a su hermano…[66]

La vasta destrucción de la vida india y de vidas humanas no puede ser atribuida sólo a la agresión directa; el resquebrajamiento de las normas de la vida social, el hambre y el exceso de trabajo en las minas y, quizá, sobre todo eso, el trato de los indios como bestias de carga son responsables de muchas muertes; pero lo peor fueron las epidemias de nuevas enfermedades que se desataron –Chaunu subraya que, a diferencia de invasiones devastadoras como la de los mongoles en Eurasia, la Conquista «llegó por mar, no por tierra; eso supone menos invasores, pero un impacto infeccioso incomparablemente superior»–.[67]

Sobre esas ruinas, con esos despojos, los españoles construyeron una cultura única y fascinante; pero eso no fue resultado únicamente del trabajo de los conquistadores –aunque ellos pusieron los fundamentos del poder– sino de los oficiales, sacerdotes, abogados, comerciantes y artesanos que los siguieron. La Corona pronto se aplicó a la tarea de domar su en exceso individualista y turbulenta avanzada:

> Los comandantes individuales como Cortés, Pizarro, Belalcázar y Nuño de Guzmán, si conseguían sustraerse a los puñales de sus rivales, en su mayoría eran reemplazados por hombres de designación real… Algunos lograron establecerse como encomenderos, ganaderos o mineros…, algunos, como Bernal Díaz, vivieron en América en la más negra pobreza; otros, como Cortés, regresaron a España con sus ganancias y pasaron los últimos años de sus vidas en aburrido y litigioso retiro. A muy pocos confió la Corona un poder administrativo real. No estaban hechos de la materia con que se hacen los burócratas.[68]

## La organización de las Indias

Todos los grandes imperios dependen de sus burocracias; pero pocos pueden haber sido tan completamente burocráticos de arriba abajo, tan dados a los registros de los datos más insignificantes, como el de España. Sobre todos se cernían las sombras del notario y del sacerdote, figuras más próximas que el rey; ninguna entrada se hizo sin su notario, pocas o ninguna sin el sacerdote. «Un día en 1544 dos zapateros… hicieron levantar una impresionante acta notarial sin más contenido que su llegada a Lima»; durante un breve, demasiado breve, periodo, la Corona se empeñó en expulsar a los abogados del Perú, pero «la realidad pronto revocó la ley».[69] Y no fue el primer virrey, sino el abogado la Gasca quien consiguió someter a obediencia al sátrapa recalcitrante que fue G. Pizarro. En el siglo XVII la famosa *Recopilación de leyes de las Indias* logró reducir cerca de once mil leyes, extraídas de unas cuatrocientas mil cédulas, a aproximadamente seis mil cuatrocientas.[70]

La Corona de Castilla era el poder absoluto en las Indias, sólo inferior al de Dios (una limitación tomada con toda seriedad), y, en teoría, muy poco podía hacerse sin la aprobación de la Corona a través de su Consejo de las Indias, un cuerpo que por supuesto pronto se hizo notorio por sus atrasos. Un clásico caso –si bien extremo– de demora burocrática es el de la Universidad de Chile, que como hemos visto, se instituyó tarde. La primera carta a España sobre ese asunto es de 1602, pero ese siglo no fue propicio. Bajo los tiempos más favorables de los Borbones, se formuló una propuesta al Cabildo de Santiago en diciembre de 1713 que fue trasladada al Consejo de las Indias y que dio lugar a una correspondencia que se prolongó durante veinte años. El Consejo aprobó la propuesta en 1736 y en 1738 promulgó un decreto que llegó a Santiago en 1740, pero debido a falta de fondos la universidad no se inauguró formalmente hasta 1747 y los cursos empezaron en julio de 1756:[71] pasaron ciento cincuenta y cuatro años entre el primer movimiento y el acto; lo cierto es que si ningún imperio ha sido más grande, ninguno ha sido más lento.

En la cúspide de la jerarquía de las Indias estaban los virreyes. El virrey era también capitán-general de su inmediata provincia; los subordinados capitanes-generales de las otras provincias, sin embargo, con el tiempo «pasaron a ser considerados como pequeños virreyes». Estos eran las cabezas ejecutivas; pero los otros oficiales importantes eran designados directamente por la Corona y tenían trato directo con ésta: de ello resultaban consejos divididos. Hasta las actividades rutinarias de los virreyes en su más minucioso detalle eran objeto de incontables ordenanzas reales, muchas de ellas creadas *ad hoc*. Esa exagerada centralización se veía, como es natural, mitigada por las circunstancias locales, «las inconscientes influencias de muy variada naturaleza en las diferentes provincias… eventos y hechos que

rara vez se elevaban hasta el horizonte de Madrid».[72] También se veía mitigada por el tiempo que tardaban las comunicaciones con España; un hombre capaz y emprendedor podía conseguir muchas cosas «en anticipación de la sanción», para tomar prestada una expresión de otra gran burocracia imperial, la del Raj británico. Si las órdenes reales eran demasiado inadecuadas dadas las circunstancias, podían ser aceptadas bajo la respetuosa fórmula «obedezco pero no cumplo», una devolución de hecho, un informal mecanismo de descentralización.[73] En el siglo XVI y tras las reformas borbónicas del XVIII, muchos de los virreyes eran hombres considerablemente capaces; pero en el ínterin, con toda probabilidad la mayoría eran personas mediocres, que, al regresar a España, se llevaban consigo todo cuanto podían acarrear, «dejando detrás poco más que sus retratos en los museos». Donde tanto dependía de la interpretación de una miríada de normas contradictorias y mal recordadas, había un amplio margen para el apoyo a los favoritos y para las consideraciones de orden financiero; el freno principal era la «residencia» o revisión posterior de las incumbencias, pero eso podía a menudo enmarañarse con informaciones contradictorias o, si no, manipularse.

Las grandes divisiones territoriales eran denominadas audiencias, cada una de las cuales generalmente correspondía a una capitanía-general. La audiencia constituía la instancia judicial superior de la provincia y actuaba como un consejo asesor del virrey o capitán-general; tenía también la importante función de desempeñar el gobierno durante las vacaciones accidentales del titular del máximo cargo ejecutivo. El Virreinato de Nueva España, establecido en 1535, incluía las audiencias o capitanías generales de Nueva Galicia, México, Guatemala, las Indias Occidentales, Venezuela y Panamá, hasta que en 1567 esta última fue asignada definitivamente al Perú, que era por supuesto el enlace vital con Sevilla. Tras algunas vicisitudes administrativas, Nueva Granada, con base en Bogotá, pasó a ser una capitanía general independiente en 1563 y bajo los Borbones (1739) un virreinato, englobando Panamá. Aunque el Virreinato del Perú fue fundado nueve años después del de Nueva España (1544), se convirtió en la sede superior, el ápice de una carrera colonial; bajo la autoridad del virrey de Lima se hallaban el Perú, Quito, Caracas (el núcleo de Bolivia), y las apartadas e inferiores audiencias o Presidencias de Chile y Buenos Aires. En 1776, sin embargo, fue establecido el último de los virreinatos, el de Buenos Aires, e incluía Charcas: un tardío reconocimiento de la importancia de la calzada La Plata-Potosí.[74] Por supuesto, periódicamente se producían cambios en la estructura administrativa, pero ésas eran las líneas generales, que son las que nos conciernen.

La tradición municipal en España siempre ha sido fuerte y –como hemos visto con Balboa, Cortés, Pedrarias, Pizarro y Valdivia– el establecimiento formal

de un municipio era una de las principales prioridades del conquistador de éxito: le confería una cuasi-legitimación y una base de poder. Al principio, esas pequeñas ciudades eran casi autónomas, pero eso no duró mucho: el patronazgo era demasiado útil, y la Corona demasiado suspicaz con respecto a los privilegios locales. Desde 1528 los nombrados vitaliciamente por designación real integraban el cabildo o ayuntamiento de México, y sólo en algunos casos, sobre todo en las fronteras, sobrevivió un elemento electoral –en Quito, en Santiago de Chile, en la turbulenta Potosí, en el aislado Buenos Aires–. Como era frecuente en muchos cargos, la pertenencia al cabildo podía comprarse y, junto con las comisiones (también adquiribles) en las posteriores milicias, ésas eran las principales oportunidades de ejercer cargos que tenían los criollos, los españoles nacidos en América, pues muchos puestos, y prácticamente todos los de importancia, se reservaban para los peninsulares. Además, en tiempos de emergencia, podía convocarse un cabildo abierto; éste no estaba abierto a todos, sólo a los convocados, pero estaba obviamente sujeto a la presión local. Como un centro de movilización de la opinión y de la actuación criolla, el cabildo abierto fue una de las agencias más eficaces en las primeras pugnas por la independencia.

Hacia 1574 se calculaban en unos ciento cincuenta mil los españoles que residían en las Indias, cifra probablemente exagerada; de estos sólo seis mil eran encomenderos.[75] La vida estaba fundamentalmente orientada alrededor de doscientas o trescientas «ciudades», desde grandes ciudades como México, Lima y Potosí, cuyas poblaciones se calculaban en decenas de miles de personas, y entre éstas miles de españoles, a olvidados pequeños puertos y cabañas de paja, donde unos paupérrimos vecinos gobernaban sobre unas escasas decenas de indios. Las verdaderas ciudades fueron casi todas construidas sobre una planta rectangular– fijada en ordenanzas reales– con plazas centrales y alamedas o avenidas principales;[76] y las más importantes tenían espléndidos edificios barrocos, especialmente iglesias y monasterios–. La Iglesia era la más activa construyendo, así como prácticamente la única suministradora de servicios educativos y hospitalarios, que oscilaban desde lo más miserable a instituciones de elevado nivel.

La Iglesia actuaba en asuntos importantes como un brazo del Estado; era obviamente a un tiempo la protectora, en la medida de lo posible, de los indios, y el principal instrumento mediante el cual eran absorbidos por la nueva cultura híbrida y convertidos en seres inofensivos para el sistema. La Inquisición era menos rigurosa que en España; era sobre todo activa en Lima, donde los nuevos cristianos portugueses y los criptojudíos se infiltraban desde el Plata y adquirían importancia en la vida comercial.[77] La cultura española en las Indias era más vital y diversa de lo que pudiera esperarse; los libros no sólo podían ser libremente importados,

en grandes cantidades, sino que además estaban exentos de todos los impuestos, salvo uno, que gravaban a otros bienes de importación. Es cierto que en 1531, 1543, 1575 y 1680 se prohibió la importación de «novelas, esas historias vanas y profanas como el Amadís»; pero se cree que la mayor parte de la primera edición de *Don Quijote* en 1605 fue –¡con acierto!– fletada directamente hacia las Indias. Incluso libros del índice papal *Index Librorum Prohibitorum* consiguieron llegar hasta allí en el siglo XVIII.[78]

Desde un punto de vista económico, toda esa actividad se organizó sobre las más estrictas líneas mercantiles: *la raison d'être* de las Indias era proporcionar un continuo flujo de lingotes de oro hacia España y recibir productos españoles. Con pocas excepciones (como el mercurio de Huancavelica, un factor esencial en la producción de plata), el Estado dejaba la actividad económica en manos privadas, pero sujeta a una minuciosa y a menudo asfixiante reglamentación. El sistema ha sido calificado de forma pintoresca de «gigantesco mercado común», en el cual «la defensa del consumidor era la única ley».[79] Ese punto de vista resulta difícil de mantener si consideramos la actividad del Consulado o cámara de comercio de Sevilla, cuya poderosa influencia se ejerció de forma persistente en defensa de los intereses materiales de un estrecho círculo de comerciantes; fue responsable, por ejemplo, de la supresión legal en 1631-34 del muy activo y valioso comercio entre Nueva España y el Perú.[80]

La correa de transmisión del inmenso sistema era la actividad corporativa de la Casa de Contratación de Sevilla, que será objeto de detallado examen en los Cap. 7 y 8. En su origen, la Casa debía constituir un monopolio real sobre las especias, según el modelo portugués; pero «ni llegan especias ni hay contratación».[81] Se convirtió en una agencia gubernamental que organizó las flotas y los galeones de la Carrera de Indias; recaudaba aranceles, tributos y beneficios remitidos por los tesoreros de las colonias; preparaba a los pilotos y les concedía licencias; llevaba al día el padrón real; se aseguraba (o lo intentaba) de que los barcos estuvieran bien gobernados y aprovisionados y de que estuvieran en buenas condiciones de navegación; actuaba como un tribunal para los litigios comerciales y los delitos cometidos en los barcos; dirigía los servicios postales y los barcos de avisos que iban a las Indias.[82] Institución única que, además de tener muchas competencias, las desempeñaba con considerable eficacia; y, sin embargo, era el principal componente de una pesada estructura excesivamente reglamentada que terminó por aplastarse a sí misma bajo su propio peso; una permanente invitación a la corruptela y al tráfico de contrabando que socavó no sólo la riqueza sino también el poder político del Imperio.

Fue ciertamente un logro extraordinario el conseguir cubrir, con tanta rapidez, unos territorios tan vastos y diversos con una red de leyes y procedimientos administrativos comunes. Torpe, tremendamente absorbente, un caldo de cultivo adecuado para la bacteria de la corrupción, preñada de tensiones y fricciones, esa extraordinaria burocracia constituyó durante tres siglos la espina dorsal de uno de los más sorprendentes imperios que el mundo ha visto. En el siglo XVII, a la par que la propia España, adoleció de una creciente parálisis, pero fue considerablemente revitalizada por las reformas borbónicas del siglo XVIII. Debemos coincidir con Ramos en que el mero mantenimiento de ese gigantesco edificio, algunos de cuyos componentes estaban justificados sólo por su «funcionalidad en el aparato», fue casi un milagro, considerando las distancias, el terreno y el clima y los diversos entornos, unidos a Sevilla por rutas marítimas que en tiempos de guerra eran a menudo muy débiles.[83]

Los litorales del Pacífico de Nueva España y el Perú eran las bases sobre las cuales, en el curso del medio siglo posterior a la Conquista, el océano fue transformado virtualmente en un lago español. México era el término medio de un comercio muy organizado que se extendía sobre los dos océanos, desde Macao y Manila vía Acapulco y Veracruz hasta Sevilla; Perú constituía no sólo el corazón comercial del sistema, sino también era la base para las profundas pruebas de Mendaña y Quirós, que constituyeron los primeros pasos esenciales mediante los cuales:

> El Pacífico ya no tenía el aspecto que ofreció a Magallanes, de gran extensión desierta; ahora estaba animado por islas, que, sin embargo, por falta de coordenadas astronómicas exactas, parecían no tener una posición fija, sino que flotaban de un sitio a otro en los mapas.[84]

Hacia esa empresa oceánica dirigimos ahora nuestra mirada.

# Capítulo 4

# LOS SUCESORES DE MAGALLANES: DE LOAYSA A URDANETA

> … aqueles ilhas… são um viveiro de todo mal, e não teem outro bem senão cravo; e por ser cousa que Deus criou, Ihe podemos chamar boa; mas quanto a ser matéria do que os nossos por êle teem passado, é um pomo de tôda a discordia. E por êle se podem dizer mais pragas que sobre o ouro…*

## Malaca y las Molucas

En el periodo que medió entre el retorno de Antonio de Abreu desde Amboyna a la nueva base portuguesa en Malaca, en diciembre de 1512, y el de Elcano a Sevilla, en septiembre de 1522, los portugueses adquirieron un conocimiento de los mares indonesios más extenso y mucho más preciso que el de Polo, si bien en su mayor parte sobre la zona del litoral.[1] El mundo en el que allí se veían envueltos portugueses y castellanos era muy distinto al de las Américas: un batiburrillo de reinos pequeños pero civilizados, a la sombra de grandes y misteriosos imperios, unidos por un activo y diversificado comercio marítimo, dirigido por hombres a los que poco faltaba por aprender sobre las artes del comercio. No faltaba violencia no por mar ni por tierra, pero la entrada debía ser sustituida por la embajada; pese a esporádicas incursiones en Camboya y a cantos de sirena sobre un asalto a China, sólo hubo una verdadera conquista, la de Filipinas.

La región estaba dominada comercialmente por Malaca, un buen puerto durante los monzones, que en manos de sus gobernantes musulmanes controlaba ambos lados del estrecho, a través del cual se canalizaba el tráfico entre el mar

*João de Barros, *Asia*, III.5.v (Ed. Lisboa 1945-46, III. 261-262): «Esas islas… son un vivero de todo mal, y nada bueno hay en ellas salvo el clavo; y puesto que es una cosa que Dios ha hecho, podemos llamarla buena; pero en cuanto a la causa material por la que nuestra gente fue allí, es la manzana de la discordia. Y uno podría maldecirla más que al propio oro…».

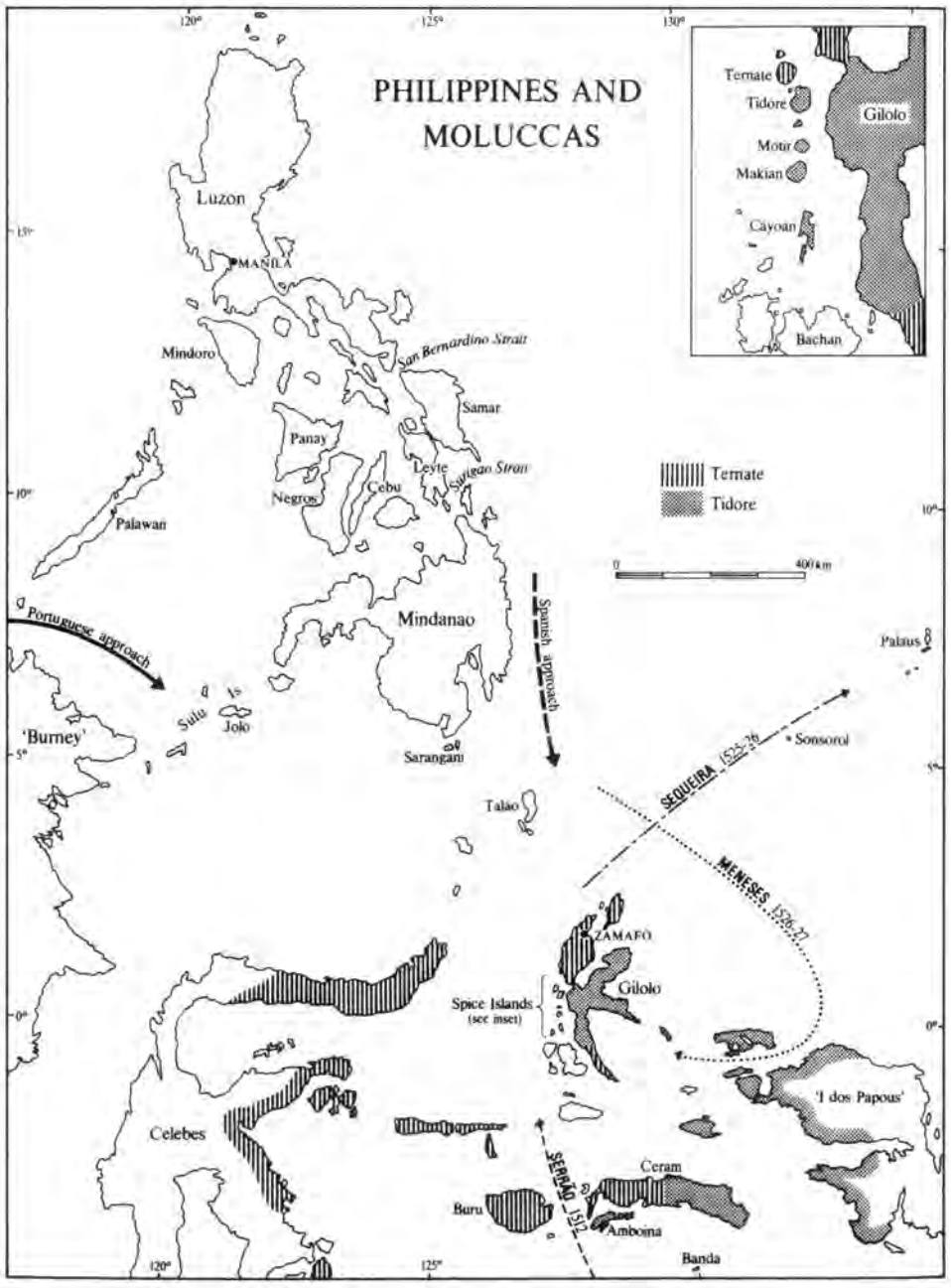



*Figura 11.* FILIPINAS Y LAS MOLUCAS. Recuadro: las islas de las Especias. La ruta de aproximación portuguesa que se muestra se usó sobre todo después de 1545.

Índico y el mar de China.[2] Nacida al amparo de la piratería, como muchos otros sultanatos indios, la hegemonía de Malaca fue fomentada por su uso como una base avanzada en los viajes de Cheng Ho hacia y a través del océano Índico[3] –el nombre aparece por primera vez en un registro chino de 1403–. A principios del siglo XVI, su puerto recibía cerca de cien grandes barcos al año y, por supuesto, una multitud de pequeñas naves. Sus contactos directos se extendían desde Gujarat a Japón, y en todo caso a las «Gores» de las Lequeos o islas Ryukyu.[4] Los gujaratíes actuaban de intermediarios en el comercio con Venecia a través del mar Rojo –armas, tejidos, azogue, cristalería– mientras que las principales mercancías procedentes del lejano Oriente eran por supuesto las especias, sándalo, «aves de Banda para plumas para las *Rumes*» –las «aureas aves» de Camoes, las Aves del Paraíso– de las islas; de China, seda, porcelana, y las más prosaicas sal y nitrato potásico. El principal comercio de retorno a China era la pimienta, hasta diez grandes juncos de carga al año.[5]

La Conquista de este gran emporio por Alfonso de Albuquerque en 1511 alteró, pero no llegó a aniquilar, el tráfico de los poderes comerciales locales, como Aceh (Achin) y Patani en Siam, ambas entre sí y con el lejano Oriente, y en alguna medida también con el mar Rojo y Venecia. Aunque, como dijo Tomé Pires, «quien es señor de Malaca tiene su mano en la garganta de Venecia», la garra no era siempre eficaz –se produjo una notable recuperación de las importaciones europeas de especias a través de Alejandría hacia 1560– y el pleno control no se logró hasta el monopolio holandés, burocráticamente mucho más eficiente, cuando el ascendiente de Malaca fue sustituido por el de Batavia.[6] No obstante, aunque la nueva base tuvo que ser complementada con algunos puntos más al Este, su posesión dio a los portugueses una posición de fuerza y de oportunidad y no tardaron en explotarlo. Albuquerque tomó Malaca en agosto; en noviembre envió a Abreu en su viaje alrededor de las costas del norte de Java y las islas del Este hasta Ceram.

Hacia 1517 Tomé Pires podía afirmar que la navegación desde Malaca a las Molucas, pasando de largo por Java, era segura y fácil, aunque las autoridades portuguesas tuvieron buen cuidado de que fuera difundido un punto de vista completamente opuesto.[7] El propio Pires fue enviado ese año de embajador a China, con la cual los primeros contactos se hicieron entre 1513-15; fue hecho prisionero y murió allí y, durante treinta años a partir de 1521, el comercio portugués con China fue ilícito y azaroso. Las Molucas fueron alcanzadas por vez primera por una flota oficial portuguesa (a diferencia de la aventura libre de Francisco Serrão) en 1515; eran más manejables –cinco pequeñas islas– y rentables de forma más obvia en tanto que especieras por excelencia y, a la vista de la gesta de Magallanes al ser-

vicio de Castilla, un objetivo mucho más urgente. El 24 de junio de 1522, en el periodo que medió desde la partida del *Trinidad* hacia Darién y su desalentado retorno, Antonio de Brito puso los cimientos del fuerte de São João en Ternate, en el mejor puerto del grupo de islas.

Las islas de las Especias propiamente dichas –las que tenían clavo– eran Ternate, Tidore, Motir, Makian y Bacan (Figura 11), todas ellas volcánicas con profundos y sedientos suelos de lava; el sagú era un importante alimento de la dieta, pero sus gentes dependían para gran parte de su comida de la cercana gran isla de Gilolo (en la actualidad denominada Halmahera, en aquella época a menudo Batachina), por lo cual, la razón aducida por Magallanes para no dirigirse a ellas debía de ser legítima. Aunque todos los gobernantes de las Molucas eran musulmanes, no se apreciaba una gran hermandad islámica: la vida política se desarrollaba entre rivalidades de los rajás de Ternate y de Tidore, con intervenciones de Gilolo; y, puesto que los gobernantes dependían «por completo de los beneficios obtenidos del comercio, las importaciones y la intermediación»[8], la llegada de los portugueses y los españoles ofreció buenas oportunidades para la manipulación cuatripartita tanto en la guerra como en el comercio. El primer asalto, la toma de la pequeña factoría de Tidore y de la tripulación del *Trinidad*, fue para los portugueses.

## La réplica española: Loaysa

Carlos V fue elegido emperador del Sacro Imperio Romano justo antes de la partida de Magallanes, y durante gran parte del viaje estuvo empeñado en una lucha victoriosa por afirmar su discutida autoridad en la misma España. El regreso de Elcano se produjo en el momento psicológico adecuado; se abrieron al imperio nuevos horizontes, y en los últimos cuatro meses de 1522 fueron promulgados treinta y tres «privilegios» para los súbditos españoles dispuestos a financiar un viaje a las Molucas.[9] Pero las cosas quedaron en compás de espera durante las interminables conversaciones de Badajoz, y no fue hasta finales de julio de 1525 que siete barcos, bajo el mando de García Jofre de Loaysa, con Elcano como la elección obvia para el puesto de piloto jefe, se hicieron a la mar desde La Coruña, donde una (efímera) Casa de Contratación para las islas de las Especias fue establecida. Entre los integrantes, como contable, estaba Andrés de Urdaneta, destinado a adquirir un gran nombre en los anales del Pacífico. Tres de los cuatro malayos llevados a España por Elcano fueron embarcados para su repatriación, aunque no parece que sobrevivieran al viaje; el cuarto se quedó en España, al haber mostrado demasiada curiosidad por el tráfico de las especias y un exceso de perspicacia al observar la diferencia de precio entre Europa y las Indias.[11]

Desde una perspectiva material, el viaje fue un cúmulo de desastres. El *Sancti Spiritus*, con Elcano, naufragó en el cabo de las Once Mil Vírgenes, aunque todos salvo nueve hombres se salvaron; dos barcos desertaron; la carabela *San Lesmes* fue conducida hasta la latitud 55ºS y vio «lo que parecía ser el fin de la Tierra», presumiblemente el primer vislumbre de Staten Land, así llamado por Schouten y Le Maire en 1616. El *San Lesmes* se unió al resto de la flota, y cuatro barcos al unísono penetraron en el Pacífico, para ser desperdigados a los pocos días por una gran tempestad. La pinaza *Santiago* siguió su camino hasta Nueva España; el *San Lesmes* desapareció, y su naufragio en Amanu en las Tuamotus puede darse por probado por el descubrimiento que se hizo allí de cuatro cañones.[12] Otra carabela, la *Santa María del Parral*, llegó a Mindanao por sí misma; los pocos supervivientes del naufragio y del motín fueron capturados por los isleños, y de los tres recogidos por Saavedra uno fue ahorcado por amotinamiento y otro huyó.

El buque insignia *Santa María de la Victoria* continuó navegando en solitario; aunque al partir en julio, en vez de septiembre, Loaysa evitó tener que invernar antes de pasar el estrecho, la travesía del Pacífico fue tan larga como la de Magallanes, y sólo avistaron una isla, Taongi, la que quedaba más al norte de las Marshalls; esa isla, rebautizada San Bartolomé, adquirió una gran importancia en el pensamiento de Urdaneta. Los mismos males que habían afligido a las tripulaciones de Magallanes hicieron su aparición; Loaysa murió el 30 de julio de 1526 y Elcano tomó el mando, para morir a su vez sólo cinco días después, víctima de su propio valor, que le llevó a arrostrar la travesía por segunda vez. Su sucesor, Alonso de Salazar intentó dirigirse a Cipango (Japón) antes de desviar el curso directamente hacia las Molucas; ocho días después de su llegada a Guam (4 de septiembre), Salazar murió, a su vez, para ser sucedido por Martín Iñiguez de Carquisano. En Guam fueron recibidos en buen español por un «indio» desnudo; era un grumete superviviente de la *Trinidad* de Magallanes. Se hallaban en la estación del monzón del sudoeste, un momento poco adecuado para navegar desde las Ladrones hasta las Molucas, y avanzaron despacio; pero después de hacer escala en Mindanao y Talao, al sur de aquella, a fines de octubre llegaron a Zamafo al este de Gilolo; de los cuatrocientos cincuenta hombres que partieron de la Coruña, ciento cuarenta y cinco se hallaban en el *Victoria* cuando pasaron por el estrecho: sólo ciento cinco llegaron a Zamafo. Los nativos de allí eran vasallos de Tidore y el rajá de esa isla se había ganado la simpatía española desde el tiempo de Elcano y Espinosa, de modo que los españoles estaban entre amigos. Pronto entraron en contacto con Tidore; pero después de desafiar los terrores y horrores del océano, ahora tenían que enfrentarse a la intensa hostilidad de sus correligionarios cristianos.

La ciudad de Tidore acababa de ser conquistada y saqueada por los portugueses; su rajá se hallaba en las montañas, deseoso de encontrar apoyo para su venganza. Las instrucciones de la expedición eran ambiguas: el Artículo I, según la fórmula habitual, prohibía abordar ningún territorio «dentro de los límites del rey de Portugal»; el XVIII recomendaba evitar el contacto, pero la presencia portuguesa no debía impedir atracar en las Molucas; el XXII indicaba que si los portugueses habían llegado a las mismas, habían maltratado a los supervivientes de Magallanes y podían ser reducidos sin riesgo para la flota, entonces debían ser sometidos– pero si eran demasiado fuertes, la flota debía irse a otro sitio–.[13] Los portugueses no eran ambiguos: su comandante, Garcia Henriques, mandó decir que si los españoles acudían a él en Ternate, serían honorablemente recibidos; en caso contrario, serían obligados por la fuerza de las armas o hundidos con toda su tripulación. Los españoles acudieron, pero a Tidore, donde anclaron el 1 de enero de 1527.

Los portugueses atacaron doce días después, pero fueron derrotados, aunque la *Victoria* quedó tan malparada por los disparos de sus propios cañones que hubo que quemarla.[14] Una mezquina y desordenada guerra siguió, hecha de traiciones y estratagemas –Urdaneta acusa al nuevo comandante portugués, Jorge de Meneses, de haber planeado un envenenamiento general [15] y, en un tono más ligero (aunque era muy serio para los buenos católicos morir sin confesión), el capellán español, al visitar Ternate para ser confesado por su homólogo portugués, fue desaprensivamente secuestrado y tuvo que ser cambiado (de forma poco equitativa), pues no disponían de ningún otro confesor y, en cambio, tenían muchos pecados de que arrepentirse–. Por el momento, los gobernantes locales hicieron su agosto con esas hostilidades: con la competencia española, los precios del clavo subieron vertiginosamente. Ternate apoyaba firmemente a los portugueses, Tidore a los españoles, quienes también tenían una base y un soporte poderoso en Gilolo. Durante casi quince meses, con periodos de calma debidos a disensiones entre los portugueses, ese puñado de hombres, portugueses y castellanos, se atacaron y mataron unos a otros en las antípodas de sus tierras de origen. Los españoles se aferraban desesperadamente a la esperanza de recibir refuerzos desde España; cuando la ayuda llegó por fin, fue de una parte inesperada: no de España, sino de Nueva España.

## América al rescate: Saavedra

Los planes originales de Cortés para el descubrimiento del mar del Sur, siguiendo la costa hacia el Norte, fueron modificados por una misiva real de junio de 1526: el emperador-rey estaba ansioso por tener noticias de Loaysa cuanto antes, pero su reciente matrimonio con una princesa portuguesa desaconsejaba, por poco diplomática, una expedición directa desde la Vieja España. Nueva España

era la solución: Cortés se había jactado de sus barcos, y los detalles podían ser dejados a su cargo. En consecuencia, éste dio instrucciones a su pariente Álvaro de Saavedra Cerón de que navegara hacia las Molucas vía Cebú, donde debía intentar localizar, de haberlos, a los supervivientes de Magallanes. «Cortés confiaba en hacer de las Molucas un puesto avanzado de Nueva España» –como lo serían las Filipinas– y se encomendó a Saavedra que trajera de regreso, de forma subrepticia, varios ejemplares de plantas de especias, con indicaciones sobre su cultivo.[16]

Después de tres semanas de agitada travesía hacia el norte de Zacatula, dos carabelas y un bergantín abandonaron Zihuatanejo el 31 de octubre de 1527; el tonelaje total era como máximo de 120 toneladas, con ciento diez hombres, cincuenta de los cuales estaban en el buque insignia *Florida*. El piloto era un portugués del *Santiago*, la pinaza de Loaysa que había llegado a Tehuantepec, pero murió antes de alcanzar los Ladrones. Al cabo de una semana, el *Florida* hacia aguas de forma preocupante y sus oficiales propusieron a Saavedra el traslado a otro barco; pero éste replicó, en el estilo de Sir Humphrey Gilbert, que moriría o se salvaría en su propio barco; de forma irónica, los otros dos barcos desaparecieron para siempre bajo fuertes vientos a mediados de diciembre. Alrededor de año nuevo, Saavedra encontró cuatro pequeñas islas en las Marshalls;[17] repitiendo el error de Loaysa de aventurarse por la costa este, no consiguió fondear en Guam, y el 1 de febrero de 1528 alcanzó la costa este de Mindanao. Navegaba en el momento oportuno para beneficiarse de las brisas o vientos alisios –por accidente, puesto que todavía se sabía muy poco acerca de los sistemas de vientos–[18] y llegó bastante rápido a Guam. Su ruta (Figura 12) tenía varias ventajas: discurría por las latitudes correctas (de 10 a 13°N) para aprovechar los alisios (si la época era la propicia) pero evitaba la peligrosa acumulación de atolones en las Marshalls propiamente dichas, a menudo imperceptibles hasta que el barco estaba prácticamente encima de ellos; tenía una zona de arribada casi asegurada en la elevada isla de Guam, de unos 50 km de extensión en diagonal y de hasta 390 m de altitud.[19]

A finales de marzo de 1528 llegaron a las Molucas, cinco meses después de que dejaran Nueva España. Los portugueses con los que se encontraron pretendían que no había españoles en las islas, pero, por pura casualidad, Saavedra ya había entrado en contacto con sus compatriotas de Gilolo: «Desde esa época la guerra continuó con mucho más ardor». Una vez pasado el primer entusiasmo, se tenía que tomar una decisión. La más obvia era enviar a Nueva España las especias ya recolectadas –setenta quintales– y obtener refuerzos desde allí.

Aunque la ruta de ida de Saavedra resultaría ser la correcta, «era un camino sin retorno. Pocos de los que se aventuraron a seguirla entre 1527 y 1564 volvieron a ver Nueva España».[20] A principios de junio el *Florida* dejó Tidore y rodeó

Gilolo en dirección norte, después tomó rumbo al sudeste que lo condujo a Manus, al norte de Nueva Guinea (la primera visita europea a las islas del Almirantazgo) y desde allí, a las Carolinas; vientos adversos forzaron un retorno a través de las Ladrones y alcanzaron Tidore a finales de año. Hernando de la Torre, al mando desde la muerte de Carquisano, sugirió ir a España por el cabo de Buena Esperanza: al menos Elcano lo había conseguido. Pero Saavedra insistió en intentar de nuevo su anterior ruta; zarpó el 3 de mayo de 1529, se sumió en la calma en torno de las islas del Almirantazgo y luego siguió su rumbo a través de las Carolinas, bordeando las Marshalls por el Este, descubriendo con toda probabilidad Ponape, Ujelang y Eniwetok. Fuera cual fuere la ruta exacta, el *Florida* llegó a 31°N antes de ser de nuevo obligado a retroceder; Saavedra murió antes de que se completara el viaje de regreso. Veintidós hombres llegaron a Zamafu el 8 de diciembre de 1529 –para encontrarse con que el juego de la guerra se había acabado–.

La presión portuguesa había aumentado, especialmente en octubre de 1529, cuando de la Torre, de forma imprudente, dirigió cerca de la mitad de sus escasas fuerzas al este de Gilolo. Ahora les tocaba a los españoles sufrir la disensión: había pocas probabilidades de que llegara una nueva flota y era evidente que el enemigo podía contar con Malaca. Quizá más decisivo fue el descubrimiento de que ambos rivales habían alargado demasiado su estancia y de que había un riesgo serio de que se produjera una revuelta general contra ambos intrusos; procedía un *rapprochement*. El pequeño fuerte de Tidore capituló cinco semanas antes del regreso del *Florida*; los españoles tenían aún una fuerza considerable con la alianza de Gilolo y se fraguó una tregua. Los españoles reunieron provisiones en Gilolo para dárselas a los portugueses, ahora acechados por una revuelta en Ternate, y Urdaneta afirma que mediaron para lograr la paz de esa isla. Pero una vez los portugueses estuvieron de nuevo seguros en Ternate, presionaron a Gilolo, y los españoles

*Figura 12.* HACIA Y DESDE LAS FILIPINAS, 1525-65. I. Sequeira (portugués), 1525-26; 2, Loaysa, 1526; 3, Saavedra, 1527; 4, primer regreso de Saavedra, 1528; 5, segundo regreso de Saavedra, 1529; 6, amotinados de Grijalva, 1536-37; 7, Villalovos, 1542-43; 8, de la Torre, 1543; 9, de Retes, 1545; 10, Legazpi, 1564; y regreso de Urdaneta, 1565; 11, regreso de Arellano, 1564-65; 12, costas bastante conocidas, *c.*1550 (*c.*1575 en Filipinas); 13, zonas vagamente conocidas; 14, contactos portugueses hacia 1545.

Recopilado de los mapas y textos de «*El lago Pacífico*» (Nueva York, 1967); A. Sharp, *El descubrimiento de las islas del Pacífico* (Oxford, 1960); G. Souter, *La última incógnita* (Sidney, 1963); H. Wallis, «La exploración del mar del Sur», 1519 a 1644 (sin publicar, tesis doctoral en Oxford 1953-54).

TO AND FROM
THE PHILIPPINES 1525-65
to Nueva España
JAPON
CHINA
FORMOSA
Lequeos
Luzon
Mindanao
Gilolo
Malucos
NOVA GUINEA
Urais (Manus)
Ladrones
Guam
Parece Vela
Una Colona (Lot's Wife, Sofu Gan)
San Bartolomé (Taongi)
(Marshalls)
(Gilberts)
(Carolines)
Ponape
Truk
Matelotes (Fais)
Yap
Palau

mantuvieron así, una neutralidad peligrosa, pese a los requerimientos de apoyo de los aliados que tan bien les habían servido. No se les puede culpar: cuando Gilolo cayó, sólo sobrevivían diecisiete españoles.

Después de la tregua, una embajada a Goa confirmó que el asunto de las Molucas se había resuelto no por la fuerza de las armas sino mediante una transacción económica con España. No tenía sentido quedarse, y en febrero de 1534 el pequeño remanente tomó un barco portugués hacia la India. Urdaneta y otros más se quedaron para gestionar unas partidas de clavo ya contratadas; los portugueses, como es natural, pronto pusieron término a eso. Un pequeño puñado de supervivientes llegó a Lisboa a mediados de 1536; entre ellos Urdaneta y Vicente de Nápoles, que solicitó «ayuda en su trabajo, y ordenaron darle 14 ducados. Éstas fueron las mercedes del Consejo».[21]

## Zaragoza 1529: las Molucas y el estrecho

El Tratado de Zaragoza (5 de abril de 1529) confirmó a D. João III de Portugal en los logros obtenidos por D. João II en Tordesillas: los intereses de Carlos V, emperador del Sacro Imperio Romano de la Nación de Alemania, pesaban más que los de D. Carlos I, rey de Castilla. Carlos, muy comprometido en la política y las guerras europeas y, como siempre, muy necesitado de fondos, tuvo la prudencia de atajar sus pérdidas y, a la vista de la piratería y amenazas francesas contra el Brasil y Guinea, D. João también estaba dispuesto a llegar a un acuerdo. La principal disposición del tratado estableció una línea de demarcación de Polo a Polo, a partir de 19º hacia el NE por el E desde las Molucas; más allá de esa línea (que en términos reales, que por supuesto entonces se desconocían, daba a Portugal una longitud de 187º frente a los 173º de España), el rey de Castilla no podía afirmar su dominio, ni comerciar, ni navegar. Había una cláusula de escape, que difícilmente puede haber significado nada más que una *pro forma* para salvar las apariencias: en el caso de que investigadores futuros establecieran con precisión que las Molucas se hallaban al este del verdadero antimeridiano de la línea de Tordesillas, el acuerdo sería nulo. A cambio, D. João pagaría de inmediato 350.000 ducados: un anticipo de su oferta inicial de 200.000, pero una diferencia sustancial con la cifra de 1.000.000 solicitada por Castilla. Técnicamente se trataba no tanto de una venta de derechos como de una hipoteca. Probablemente nadie se engañaba a este respecto; en España la transacción fue considerada como una rendición vergonzosa.[22] Cabe señalar que ése fue el primer tratado europeo sobre el Pacífico.

Saldo español o no, era de sentido común: como señala Nowell, en diez años quince barcos habían partido hacia las islas de las Especias desde las dos Españas, la Vieja y la Nueva; sólo uno, el *Victoria* de Elcano, regresó a casa –y únicamente tras

correr las baquetas de los portugueses al rodear el cabo–.[23] Los costes en sangre y tesoros que suponían mantener un pie ahí eran demasiado grandes. Aunque, pese a Tomé Pires, el viaje desde Malaca (y *a fortiori* desde Goa) podía ser largo y azaroso, las ventajas logísticas estaban del lado de Portugal y se reforzaban con un conocimiento mucho más detallado y comprensivo de las tierras y mares que rodeaban las Molucas, y (no menos importante) de la preexistente red de relaciones políticas y comerciales. Que los españoles fueran capaces de competir durante tanto tiempo, pese a la extrema fragilidad de sus líneas de comunicación, se debía en gran parte a la extraordinaria falta de disciplina y al individualismo de los líderes portugueses, quienes, excepto Antonio Galvão, tenían poco interés en su patria y en su rey, centrando su atención en el botín personal.[24]

Sin embargo, al final, pese al coraje y a la resistencia de tantos hombres, «a todos los efectos prácticos, la situación de las dos naciones en las Molucas era igual que antes de que Magallanes apareciera en la corte española…».[25] De hecho, España iba a traspasar con éxito la nueva línea, en las Filipinas, pero eso tuvo que esperar más de treinta años, cuando la base de Nueva España se había hecho más fuerte. Incluso entonces, la presencia española era débil hasta que se resolvió el problema del regreso, y eso a su vez sólo se consiguió tras dos desastrosos fracasos, los de Grijalva y Villalobos.

El significado real de los viajes de Loaysa y Saavedra está en la experiencia tan costosamente adquirida. En el aspecto positivo, Saavedra encontró el camino de ida correcto desde Nueva España; en el negativo, sus infortunadas tentativas de regreso debieran haber mostrado la locura de todo intento de regreso a bajas latitudes, donde las corrientes y los vientos (cuando los había) eran adversos. La lección no fue aprendida de inmediato, pero incluso esos fracasos contribuyeron a las deducciones de Urdaneta y otros, mediante las cuales la verdadera ruta de regreso, por el norte de las Westerlies, fue hallada.

El de Loaysa fue el segundo viaje español a través del Pacífico que pasó por el estrecho de Magallanes –y el último durante dos siglos–. La ruta era demasiado larga y difícil, comparada con la navegación desde Nueva España, como para valer la pena. En el siglo XVI los españoles sólo intentaron dos veces más la travesía del estrecho por el Oeste, y en ambos casos con objetivos más limitados que las Molucas. En 1535 Simón de Alcazaba penetró en el estrecho con una encomienda para ir a la Patagonia: de los cuarenta y un miembros de su tripulación, diecinueve (incluido él mismo) se ahogaron, fueron asesinados, ahorcados o decapitados, murieron de hambre o abandono. Cuatro años después, el obispo de Plasencia envió a Alonso de Camargo para que abriera una ruta hacia Perú, previendo que la más larga navegación se vería compensada al evitar las penalidades del estrecho.

De los tres barcos de Camargo, sólo el suyo llegó a Valparaíso (el primer barco que ancló allí) y a Callao, avistando Juan Fernández con toda probabilidad; uno naufragó y el otro volvió a España, aunque parece que penetró en el estrecho de Le Maire y pasó el invierno al sur de Tierra de Fuego.[26] Pero ese éxito prometedor, aunque limitado, no tuvo continuidad, sin duda porque ello hubiera interferido con el sistema de Sevilla y los intereses creados en torno a Panamá. Tan desacreditado fue el gran descubrimiento de Magallanes que se rumoreaba que su estrecho había sido bloqueado por el efecto de un desastre natural.[27]

Con el acuerdo de Zaragoza, las Molucas, hasta entonces tan significativas que actuaban como un imán para el viaje transpacífico, empezaron a desaparecer de la historia del Pacífico propiamente dicha, para regresar a su filiación sudasiática. Los portugueses siguieron observando con recelo cualquier iniciativa que pudiera tener visos de una nueva aproximación española; pero hasta la Unión de las Coronas en 1580, los españoles que llegaban a las Molucas eran prófugos, como los amotinados de Grijalva, o víctimas del infortunio, como Villalobos. Con el auge de los holandeses en 1599, las islas de las Especias pasaron progresivamente a formar parte del ámbito del océano Índico más que del Pacífico. Salvo algunas excepciones, de las cuales la visita de Drake fue la más notable, no fueron las Molucas sino las Filipinas y las Marianas (especialmente Guam) el principal objetivo de los viajes a través del Pacífico, hasta que en el siglo XVIII el protagonismo fue asumido por Batavia, pero con una función diferente: reconstrucción, no saqueo. No obstante, hasta 1662 las Molucas continuaron estando indirectamente implicadas en los asuntos del Pacífico, en gran medida como una extensión de la presencia española en Filipinas.

## Dos fracasos: Grijalva y Villalobos

La primera travesía desde el Perú a las Indias Orientales fue clandestina en su origen, revuelta y agitada en su desarrollo y miserable en su final. Fue de hecho una consecuencia de la gran rebelión inca de 1536: Hernando de Grijalva, enviado por Cortés con refuerzos para Pizarro, decidió probar suerte en la búsqueda de unas ricas islas que se rumoreaba se hallaban al oeste del Perú –tal vez seducido por las leyendas de Tupac Inca que más tarde inspirarían a Sarmiento y a Heyerdahl, quizá bajo instrucciones secretas–. Antonio Galvão pensó que Cortés, ansioso de anticiparse al virrey de Nueva España, Antonio de Mendoza, había dado instrucciones a Grijalva de navegar «hasta Maluco para descubrir ese camino bajo la línea del equinoccio»; [28] pero también es cierto que, como gobernador de las Molucas, Galvão recelaba debidamente de los barcos españoles descarriados.

Grijalva dejó Palta en abril de 1537 y, después de navegar un buen trecho en dirección sudoeste, intentó llegar a Nueva España o a California, pero fue derrotado por los vientos del Este y del Noreste, pues en esa estación los alisios soplaban con fuerza en puntos tan lejanos al Oeste como Hawai. Según el historiador portugués Diogo do Couto (junto con Galvão una de las principales fuentes), la tripulación exigió que pusieran rumbo a las Molucas, al ser los vientos favorables y, ante la prudente negativa de Grijalva a penetrar en aguas portuguesas, lo mataron. Navegaron hacia el Oeste cerca del Ecuador –la primera travesía en una latitud tan baja– avistando dos islas a unas mil leguas de Perú.[29] La mayoría de los amotinados murieron en la penosa travesía a lo largo del cinturón de calmas ecuatoriales; el barco simplemente se rompió en algún punto de la costa norte de Nueva Guinea y tres supervivientes fueron rescatados de los «papuas» por Galvão. El viaje fue un fracaso de principio a fin.

Mucho más serio, aunque en su final casi igual de desastroso, fue el viaje de Ruy López de Villalobos en 1542. Carlos V y sus súbditos aún estaban convencidos de que las Molucas les pertenecían y, aunque esa reivindicación había sido hipotecada en Zaragoza, había otras islas en las cuales los portugueses todavía no habían desplegado actividad –las islas de Poniente, las San Lázaro de Magallanes–. Pedro de Alvarado, el conquistador de Guatemala, estaba en España cuando los supervivientes de las tripulaciones de Loaysa y Saavedra llegaron de Lisboa, Urdaneta incluido, quien presentó un exhaustivo y entusiasta informe sobre las posibilidades no sólo de las Molucas sino también de esas islas del Norte. Alvarado vio su oportunidad, se hizo cargo de una encomienda y construyó once barcos en Iztapa y Acajutla. Su primera travesía –hacia el norte, atraído por las leyendas de las ciudades doradas de Cibola– alarmó al virrey Mendoza, quien consiguió reclamar primero una tercera parte y luego la mitad de los supuestos beneficios. La muerte de Alvarado en una guerra india menor dio al virrey mano ancha para encargar a Villalobos, pariente suyo por matrimonio, la búsqueda de una base en las islas de Poniente, presumiblemente en Cebú, para el comercio con China y las Lequeos; para divulgar la fe, y, con importancia no menor, para averiguar la ruta de retorno a Nueva España.[30]

Villalobos partió con seis barcos desde Navidad el 1 de noviembre de 1542, pasando por las islas Revillagigedo y las Marshalls. El 23 de enero de 1543 rebasaron una isla que llamaron Los Matelotes, puesto que los nativos desde sus canoas los saludaron con un «buenos días, matelotes»; eso fue en Fais en las Carolinas y João de Barros y do Couto estaban convencidos de que la bienvenida había sido hecha en portugués, no en castellano, un eco del mayor alcance de los esfuerzos misioneros de Galvão –como él mismo afirmó y parece más probable–.[31] En ese momento, Villalobos cometió un error al no seguir el consejo del piloto de tomar

rumbo hacia el punto norte de Mindanao, lo que lo hubiera llevado hasta Cebú por el estrecho de Surigao; en vez de eso, se encontró atascado en la costa de barlovento de Mindanao, sin perspectivas de comercio –aunque encontraron porcelana en una choza en la pequeña isla de Sarangani, los chinos y los malayos no se acercaban al este de Mindanao–. Los portugueses ya habían estado allí y la gente era en general hostil. Establecieron una base en Sarangani, que había sido visitada por las naves –ambas llamadas *Victoria*– de Magallanes y Loaysa; aquí se vieron forzados a comer «repugnantes gusanos y plantas desconocidas», cangrejos de tierra que volvían a la gente loca por un día y «un lagarto gris, que emite un resplandor considerable; pocos de los que lo comieron están vivos».[32]

En agosto de 1543, Villalobos envió la nave *San Juan de Letrán* bajo el mando de Bernardo de la Torre para llevar noticias a Mendoza. Este cuarto intento de encontrar una ruta de regreso alcanzó los 30ºN, pero entonces, como sus predecesoras, la nave se vio obligada a retroceder por causa de las tempestades; sin embargo, de la Torre fondeó en Samar y en Leyte, y, con toda probabilidad, descubrió algunas islas al Norte en las Marianas, así como los volcanes de las Bonin, y posiblemente la isla de Marcus. También fue el primer europeo en circunnavegar Mindanao.[33] Antes de su regreso a Sarangani, el hambre forzó a Villalobos a partir, tras un desafortunado intento de alcanzar Cebú; se hallaba en la zona portuguesa (aunque bien pudiera ser que creyera otra cosa) y la gente del entorno de Sarangani rehusó aprovisionarle, puede que por lealtad a Portugal (como defiende Galvão) o debido a las intrigas portuguesas (como sostienen los españoles).

Villalobos buscó refugio en Gilolo, donde todavía apoyaban a España, aunque una invocación de la antigua alianza con Tidore fracasó. Los portugueses les instaron a partir, aunque no presionaron mucho, y en aras de la paz los castellanos abandonaron a sus viejos amigos de Gilolo. Acordaron referir su posición a los virreyes de la India portuguesa y de Nueva España; mientras, el *San Juan* estaba siendo reparado para otro intento de retorno, bajo el mando de Ortiz de Retes. Se hizo a la mar desde Tidore el 16 de mayo de 1545 y navegó costeando Nueva Guinea (a quien él dio ese nombre) hasta el 12 de agosto, llegando a algún punto cerca de la desembocadura del Sepik; pero de nuevo la ruta sur de Saavedra resultó ser un callejón sin salida. En octubre, de Retes llegó otra vez a Tidore, pero también lo hizo una flota portuguesa de refresco y Villalobos aceptó la repatriación. Pocas semanas después de que zarparan (enero de 1546) murió en Amboyna, el Viernes Santo, recibiendo los últimos sacramentos de manos de San Francisco Javier: un buen final para un hombre de su época y nación. Pero ése fue también el final de la actividad española en las islas de las Especias; a partir de entonces, esas aventuras les estaban prohibidas a los virreyes.

*Lámina IX*. EL PACÍFICO A MEDIADOS DE SIGLO: FORLANI 1565. Procede del libro de Forlani *Universale Descritiione* (Venecia, 1565) y su representación del mar del Sur es como la del mapa de Gastaldi de 1546, en la cual el mar aparece demasiado sombreado para permitir una buena reproducción. El mapa muestra una percepción creciente del verdadero contorno del Pacífico, aunque la anchura del océano es todavía muy insuficiente y no aparece el estrecho de Anián, y Cipango se representa de forma errática de un modo nuevo. Reproducido en la obra de F. Muller, *Mapas destacados* (Ámsterdam, 1595.) BNA.

Fracaso, aunque no del todo estéril, de los hombres de Grijalva. Mucha información había sido añadida –en gran medida por de la Torre– al conocimiento que se tenía de las islas de Poniente; Villalobos, quien era aficionado a la toponimia, bautizó Mindanao como «Caesarea Karoli» en honor al emperador, por su gran-

deza; a las islas más pequeñas del Norte las llamó las «Felipinas», por el príncipe que se habría de convertir en Felipe II. [34] Esas islas norteñas estaban libres de influencia portuguesa –no tenían especias, salvo algo de canela; pero podían proporcionar generosas provisiones de alimentos y buena madera–, de modo que era posible erigir una base, y eso era vital, pues:

> El desastroso viaje de Villalobos había mostrado con más claridad que ninguno la razón de las dificultades españolas en encontrar un camino de retorno; se debía a que sus barcos partían del archipiélago en condiciones insuficientes para resistir un largo y peligroso viaje de exploración. Los españoles no podrían descubrir la ruta de regreso hasta que dispusieran de una buena base en la que equipar sus barcos; y no podían establecer una base, hasta que descubrieran una ruta de retorno: ése era su dilema.[35]

No es de extrañar, pues, que San Francisco Javier considerara lamentable que se planearan nuevos viajes, y pidió a un corresponsal en Lisboa que instara al rey de Portugal a que le dijera a su homólogo de Castilla que no enviara más barcos a su perdición en el mar del Sur;[36] no necesitaba mucha persuasión D. João para transmitir tal mensaje.

Villalobos subestimó las 1.500 leguas de distancia que había entre Navidad y las Filipinas, lo que hizo que la posible base pareciera más accesible de lo que era; y pese a la cuidadosa anotación de 1.900 leguas hecha por Legazpi en su diario de navegación en 1564-65, la cifra anterior arraigó con fuerza en el pensamiento español; los muy mejorados contornos de los mapas de Gastaldi y Forlani (1546-65; Lámina IX) todavía rebajan considerablemente la distancia, e incluso más tarde, en 1574-80, Juan López de Velasco estableció esa distancia en 63º de longitud, cuando es superior a 130º.[37] Desde el punto de vista más tangible e inmediato de conseguir realizar la travesía a través del Pacífico, los resultados eran negativos. Los navegantes y planificadores llegaron a la conclusión –no sólo Urdaneta– de que la vía de regreso debía buscarse al Norte, no por la muy transitada –pero sin salida– ruta de Urdaneta. Pero mientras la ruta de ida de Villalobos pasaba por islas más hospitalarias que la de sus predecesores, las más lejanas eran en su mayoría peligrosos arrecifes de atolones semisumergidos, difíciles de evitar e identificar, y su ruta omitía el fondeadero de Guam, más seguro. Además, llegaba a una costa de sotavento de Filipinas, muy al sur de los (con posterioridad muy importantes) pasos de Surigao y San Bernardino, que conducían a lo que habría de constituir el centro del poder español, Luzón. Como camino de ida, el de Saavedra era mejor.[38] Además, no era en el paso del Oeste, relativamente rápido y fácil, donde se necesitaban lugares de descanso y refresco, sino en latitudes más frías de la vía de regreso; y allí no se encontraban.

Pero, por lo menos, los contornos del problema estaban ahora claramente delineados; y, con o sin línea, el mismo nombre de «las Felipinas» constituía un acto de vindicación.[39] Lo siguiente que se intentaría sería ganar una nueva provincia para la Cristiandad y una extensión gigantesca para el sistema mercantil español, que se extendería sobre un continente y dos océanos.

## Búsqueda y establecimiento de una base: Legazpi y Urdaneta

Felipe II, el Prudente (y lento), sucedió en la corona española tras la abdicación de su padre el emperador Carlos V, en enero de 1556. La muerte de su desgraciada mujer María Tudor en noviembre de 1558 y el Tratado de Cateau-Cambrésis con Francia el siguiente abril le liberaron por el momento, de sus más acuciantes preocupaciones europeas. Los precios de las especias subían mucho. Puede que sea significativo que menos de seis meses después de la firma de Cateau-Cambrésis el rey escribiera a Luis de Velasco, virrey de Nueva España, ordenándole de forma tajante «el descubrimiento de islas al oeste de los Malucos»; [40] y eso había de constituir una expedición real directa, no sólo una entrada autorizada.

Se había cruzado una correspondencia previa, y Felipe incluyó «la carta que vos creéis que yo debería escribir a Fray Andrés de Urdaneta», el compañero de Loaysa, ahora monje agustino. Hay dudas sobre la verdadera naturaleza de Urdaneta como navegante, y él se embarcaba simplemente como misionero; pero sus contemporáneos lo consideraban un experto en asuntos del Pacífico, y era muy respetado por Legazpi, un amigo personal, y por Velasco. El virrey contestó a su señor en mayo de 1560, informándole de que estaba preparando barcos –aparentemente para la defensa de Perú y del litoral– pero planteándole la cuestión de la demarcación: Urdaneta y otros creían que las Filipinas se hallaban al oeste de las Molucas (como así es) y, por tanto, en zona hipotecada y prohibida. Pero el propio Urdaneta halló la solución: «Necesitamos alguna razón legítima o piadosa», como podía serlo la redención de los españoles cautivos en anteriores viajes, o de sus hijos, cuyas almas estarían en evidente peligro. Una vez determinados la posición y el valor de las Filipinas, la hipoteca podía ser redimida. Los geógrafos académicos y los abogados de España continuaban sosteniendo, sin embargo, que las Filipinas eran un objetivo legítimo.[41]

En ese momento las metas de la expedición no estaban claras del todo. En un largo memorándum (de principios de 1561) Urdaneta puso énfasis en ocupar «San Bartolomé» (Taongi, descubierta por Salazar en 1526) como una base intermedia; si no podían zarpar antes de diciembre de 1561, deberían dirigirse a Nueva Guinea; si la partida se demoraba hasta enero de 1562, entonces deberían esperar

hasta marzo y navegar rumbo noroeste, bordeando la costa que Cabrillo había descubierto y luego tomando rumbo al oeste, quizá alrededor de 40ºN, hacia algún punto cercano al Japón. Esas alternativas dependían, por supuesto, de los vientos de las estaciones, y la última era evidentemente una mala apuesta. La ruta de regreso parece haber sido dejada en una estudiada indeterminación, aunque fueron mencionadas las Ladrones; pero es posible que Urdaneta estuviera reservándose una ruta por el Norte. Había otros expertos en juego; Juan Pablo de Carrión, quien había estado con Villalobos y de Retes, atacó la idea de ir a Nueva Guinea (y, especialmente, de establecerse allí) en base a su conocimiento personal de la isla, y recomendó una ruta directa a las Filipinas, donde los españoles tenían contactos y desde donde la ruta de regreso sería más fácil de encontrar; ocho años después, afirmaría haber planeado tanto la ruta de ida como la de vuelta. Aunque suponía una opción clara para desempeñar el cargo de almirante o segundo de a bordo,[42] y de hecho fue elegido para eso, no navegó con Legazpi, al no estar dispuesto a trabajar con Urdaneta.

Si bien Velasco había deseado que la expedición pudiera partir a principios de 1562, como siempre se produjeron retrasos; no fue hasta el 21 de noviembre de 1564 cuando cuatro barcos bajo las órdenes de Miguel López de Legazpi se hicieron a la mar desde Acapulco; la elección de ese puerto se debió a Urdaneta, quien defendió con prolijidad su superioridad sobre Navidad, y su insistencia en omitir Navidad en el viaje de vuelta puede haber sido la causa de que Acapulco fuera establecido como terminal mexicana de la ruta de los Galeones.[43]

Velasco había muerto cuatro meses antes y las órdenes finales fueron dictadas por la Audiencia de México. Fueron selladas; la seguridad era una cuestión prioritaria y es posible que Velasco hubiera propagado la idea de que el destino era China, tanto como pantalla de cobertura, como para estimular el reclutamiento.[44] Cuando las órdenes fueron abiertas, a 100 leguas de distancia, resultó que apostaban con firmeza por las Filipinas: el plan de Carrión, según la ruta de Villalobos. Urdaneta (al parecer todavía anhelando ir a Nueva Guinea) y sus frailes protestaron, pero acataron las órdenes. Éstas ponían énfasis en el comercio (todavía albergaban alguna esperanza de hallar especias), en el establecimiento, de ser posible, y en la conversión a la fe; la exploración podía extenderse hasta las islas del Japón, que creían ubicadas en la zona española, pero con las que habían entrado en contacto los portugueses. Por encima de todo, la ruta de retorno había de ser encontrada lo antes posible y Urdaneta debía regresar en la primera nave. Aunque todos tenían permiso para escribir al rey y a la audiencia, ninguna carta sería entregada a su destinatario hasta que la audiencia hubiera recibido un informe completo, y debían tomarse precauciones contra posibles filtraciones. De todo esto, resulta evi-

dente que el objetivo primordial era intentar la colonización y también que las autoridades españolas, al menos en Nueva España, no estaban tan seguras de la legalidad internacional de su proyecto como hubieran deseado.

Los cuatro barcos transportaban en total trescientos ochenta hombres, de los cuales doscientos eran soldados destinados al asentamiento. Los barcos pronto se redujeron a tres: en la mañana del 30 de noviembre la patache *San Lucas*, que se suponía tenía que ir la primera, se perdió: una pérdida seria, pues estaba destinada al trabajo costero en las islas.[45] Entre el 9 y el 12 de enero de 1565, cuando estaban cerca de 10ºN, divisaron cinco pequeñas islas en las Marshalls; el día 17 los pilotos creyeron que ya habían llegado al oeste de Los Matelotes (Fais) de Villalobos y que pronto se hallarían a sotavento de Mindanao. Urdaneta disintió y acordaron ir hasta 13ºN con el fin de «evitar entrar (en las Filipinas) en el punto donde Villalobos se vio acosado por el hambre».[46] Cinco días después, Urdaneta demostró estar en lo cierto, cuando lo que los pilotos creían ser las Filipinas resultó ser la isla de Guam: tenía una idea más clara del océano que sus compañeros. El 26 de enero, Legazpi levantó un formal Acto de Posesión de las Ladrones, y su llegada a las Filipinas el 13 de febrero fue seguida por un tropel de actos similares: seis en total, repartidos entre Samar, Bohol y Cebú.

Una pequeña embarcación comercial musulmana procedente de Borneo fue tomada tras enconada lucha; Legazpi devolvió su carga y recibió valiosa información sobre la causa por la que los indígenas evitaban a los recién llegados: devastadoras incursiones de portugueses que fingían ser castellanos. Tras un reconocimiento, Cebú resultó estar muy poblada y bien provista; y, a los ojos de los españoles, los cebuanos ya eran vasallos desde la época de Magallanes. El 27 de abril de 1565 la flota ancló en las afueras de Cebú: un intento pacífico de negociación fracasó. Las mujeres y los niños se refugiaron en las colinas, los guerreros y las embarcaciones locales se agruparon: los cebuanos obviamente habían caído en apostasía y rebelión. Un breve bombardeo convirtió en humeantes ruinas la mayor parte de la pequeña ciudad, pero en una choza hallaron «una cosa maravillosa, un niño Jesús como los de Flandes, en su pequeña cuna de pino y con su pequeño camisón suelto…». En verdad, algo maravilloso: cuarenta y cuatro años antes, Pigafetta, o tal vez el propio Magallanes, se lo había regalado a la reina de Cebú y no podía darse mejor augurio, bendita alegría, para hombres católicos. El 8 de mayo Legazpi empezó a excavar para la construcción del fuerte y la ciudad de San Miguel y proclamó una posesión que habría de durar trescientos treinta y tres años; el Niño Jesús aún duraría más, y todavía contempla desde arriba a los fieles de Cebú en la iglesia del Sagrado Niño.[47]

Legazpi, más parecido a Cortés que a Pizarro, pronto alcanzó un acuerdo razonable con los cebuanos; como siempre, viejas rivalidades locales proporcionaron aliados a los españoles, y el dominio español se extendió gradualmente sobre, o al menos entre, las islas desde Mindanao a Luzón. Mindanao propiamente dicha sería un hueso más duro de roer, y los moros de Joló, en el archipiélago de Joló, al Sur, aún más duros: sería fatigoso enumerar, y ya no digamos relatar, las invasiones y los contraataques, las piraterías y los castigos, las pacificaciones y los tratados de efímera amistad eterna; y, de hecho, mientras se escriben estas líneas (en 1977) la «pacificación» todavía busca su arduo y sangriento camino. Hacia el Norte, sin embargo, «la hispanización de las Filipinas»[48] fue poderosamente influida por los agustinos, más tarde por los franciscanos y otras órdenes; y si los frailes demasiado a menudo se convirtieron también en explotadores, los excesos de la entrada y la encomienda en las Filipinas cuanto menos fueron atenuados.

El peligro siempre estaba presente y en ocasiones también la realidad del hambre; la agricultura local de subsistencia apenas podía dar abasto a la aparición de tantas nuevas e improductivas bocas y la desorganización general y el hambre acarrearon disensiones e intrigas. Aparte de esto, existía una amenaza que provenía no de los paganos sino de los correligionarios cristianos. Los primeros contactos con los portugueses tuvieron lugar en noviembre de 1566, con cautela y disimulo por ambas partes. Dos barcos llegaron de Nueva España en agosto de 1567 con doscientos hombres y provisiones muy necesarias, aunque no en la cantidad requerida en mensajes urgentes a México.[49] El *San Juan* fue enviado en julio de 1568 con más de 400 quintales de canela; naufragó cerca de Guam y, aunque la tripulación pudo ser salvada, la pérdida del cargamento de especias, con el que confiaban conseguir más ayudas, supuso un serio contratiempo. Fue sucedido por una seria amenaza portuguesa: el 2 de octubre de 1568 cuatro galeones, dos galeotas y dos barcos más pequeños bajo el mando de Gonzalo Pereira llegaron desde las Molucas. Siguieron cuatro meses de esporádicas escaramuzas y largas negociaciones diplomáticas; en su última entrevista Pereira anunció que «ya estaba harto de tantos papeles que contenían tantos desatinos» (él mismo había aportado el más largo y desatinado de todos). Se intercambiaron velados insultos; Legazpi protestó que a él nada le gustaría más que partir, si contara con los barcos necesarios para poder hacerlo; ¿quizá Pereira le podía proporcionar alguno…? Al final, los portugueses partieron primero, el 1 de enero de 1569; poco después, Legazpi partió a su vez, pero no se dirigió a Nueva España sino a Panay, más conveniente que Cebú (cuyos recursos escaseaban mucho) y más lejos de los portugueses, quienes también se hallaban al borde de sus límites.

En junio de 1569, Juan de la Isla trajo refuerzos (que incluían cincuenta matrimonios), permisos para conceder encomiendas y la promoción de Legazpi al cargo de gobernador y capitán-general; los matrimonios fueron enviados a una nueva ciudad en Cebú. La exploración aportó información sobre la región que circundaba la bahía de Manila, en el centro de la isla más grande, densamente poblada y con un buen puerto; había comida en abundancia y se rumoreaba que también oro; las gentes estaban lo bastante civilizadas como para disponer de una especie de artillería e incluso de una fundición. El comercio con las Molucas y sus especias estaba obviamente prohibido, pero la situación de Luzón hacía concebir esperanzas en un futuro comercio con China, un elemento de fondo que pronto habría de pasar a primer término. En mayo de 1571 Legazpi desembarcó en Manila y forzó un tratado en términos de vasallaje; en junio, formó un cabildo para la nueva ciudad española. En el plazo de un año visitaron las pobladas áreas de la costa de Luzón y realizaron algunas excursiones al interior y –hecho muy significativo– se empezó a establecer una pequeña colonia de comerciantes chinos en Manila.[50]

Cuando Legazpi murió el 20 de agosto de 1572, había puesto los cimientos de una de las más extrañas colonias, que a su vez lo era de la colonial Nueva España[51] y que existía, aparte de por el intenso esfuerzo misionero, por y para su único gran emporio: Manila. Las islas como tales producían pocas cosas (cera, jengibre, canela de mala calidad y algo de oro), y los establecimientos militares y administrativos habían de ser subvencionados permanentemente por México. Manila era un arsenal para los militares y la militante Iglesia, pero su función suprema había de ser la de estación de repuesto en una ruta a través de la cual la plata de Nueva España llevaba los lujos de Oriente, por encima de todo, sedas chinas, hacia América y Sevilla. Con razón podía decir Legazpi: «Estamos a las puertas y en la vecindad de las naciones más afortunadas del mundo y las más remotas… la gran China, Brunei… Siam, Lequios, Japón, y otras ricas y grandes provincias».[52] Pero España no estaba sola en esa puerta: después de tanto coraje y sufrimiento, Portugal seguía controlando las islas de las Especias y desde 1557 se había establecido en otro emporio, Macao.

## Retorno conseguido: Arellano y Urdaneta

No se perdió tiempo en buscar la ruta de regreso; Urdaneta se había mostrado ansioso por establecerse en Guam y hallar la vía de regreso desde allí.[53] Sólo tres meses después de la fundación de San Miguel, se hizo a la mar (el 1 de junio de 1565) con el barco más rápido, el *San Pedro*, en un principio siguiendo casi la misma ruta que de la Torre en el *San Juan*; la isla «Abreojos» de éste último es pro-

bablemente la misma que todavía lleva el nombre que Urdaneta le dio: Parece Vela.[54] Hacia el 3 de agosto el *San Pedro* estaba en la latitud 39-40ºN, luego bajó hasta 30º, en el noroeste de Hawai; a principios de septiembre, de nuevo se hallaban en 39º30'N, y a continuación navegaron hacia el Este y hacia el Sur, hasta que el día 18 de septiembre avistaron La Deseada, seguramente la isla de San Miguel donde Cabrillo había muerto. Aunque escasos de fuerzas (dieciséis de los cuarenta y cuatro hombres habían muerto) dejaron atrás Navidad en busca del mejor puerto de Acapulco, al que llegaron el 8 de octubre: habían recorrido cerca de 20.000 km en ciento treinta días. Pero fue un triunfo deslucido: el barco perdido, *San Lucas*, había llegado a Navidad justo dos meses antes, el 9 de agosto.

Ninguna meteorología adversa justificaba que Alonso de Arellano y Lope Martín, capitán y piloto del San Lucas, se apartaran de la flota: al parecer, se trataba de pura y simple deserción. Arellano había tomado rumbo a las Filipinas –se trataba en todo caso de una ruta conocida– descubriendo ocho islas en las Marshalls y las Carolinas, de las cuales el descubrimiento más notable fue Truk. Según su propia crónica pasó en aguas filipinas casi tres meses, vagando por los mares interiores desde el 29 de enero hasta el 22 de abril de 1565. Su viaje se solapó con la estancia de Legazpi durante cerca de nueve semanas y si, como Arellano afirma, estaba buscando la flota, resulta extraño que ninguna noticia se filtrara por ninguna de las dos partes; de otro lado, su crónica de su vagabundeo entre las islas es detallada y verificable. A su regreso afirmó haber alcanzado 43ºN, y esa parte de su narración abunda en extrañas historias, que han arrojado una sombra de duda sobre la veracidad general de su crónica: marsopas grandes como vacas pueden aceptarse, pero es improbable que el aceite de cocina se congelara a mediados de verano.

Tras ser investigado por la audiencia, Arellano no fue castigado por deserción ni recompensado por su éxito, y no cabe duda de que Lope Martín era el malo de la historia: un personaje turbio, que jugó un papel importante en un confuso motín del *San Gerónimo*, enviado en 1566 a ayudar a Legazpi, que terminó sus días abandonado en las Marshalls.[55] Como dice Chaunu, el logro de Arellano es anecdótico, una «primera vez» menos significativa por sí misma que como demostración de que la solución estaba en el aire; pero, al margen de eso, el viaje, en una pinaza de 40 toneladas con veinte hombres, fue grande.[56]

Con esos dos viajes, el problema del regreso quedó solucionado (Figura 12) sobre las líneas trazadas cuarenta y cuatro años antes por el *Trinidad* de Espinosa. Aparte de la prioridad en el tiempo de Arellano, es erróneo adjudicar a un solo nombre la hazaña; como Wallis, una defensora de las tesis de Urdaneta, afirma: «Todos y cada uno de los pilotos de la flota de Legazpi probablemente pensaban que conocían la ruta», y Carrión había dicho con firmeza que las Filipinas «están

en la mejor situación para el viaje de regreso, porque se hallan en la latitud norte» –la lección de Saavedra al fin había sido aprendida–.[57] No cabe duda de que Urdaneta tenía los contactos adecuados –Legazpi, el virrey, los publicistas agustinos– y, cualquiera que fuese su aprendizaje formal, claramente tenía la intuición de un buen navegante, como demostró en su justificada disputa con los pilotos. Subrayó la importancia de los vientos estacionales para la planificación temporal, aunque cabe sospechar que aquellos que hubieran participado en las series de viajes de Loaysa a Villalobos o tenido algún contacto con ellos, sin duda tenían que haber empezado a conocer las tendencias generales de la circulación de los vientos; quizá por una analogía subconsciente con el Atlántico. Urdaneta abandonó Cebú en el momento adecuado –casi en junio, soplando un monzón del Oeste– y tomó la ruta más corta a través de los alisios para tomar los vientos del Oeste. En conjunto, pese a su querencia por Nueva Guinea y a sus vacilaciones, Urdaneta parece haber tenido una idea del problema más clara o, al menos, más claramente formulada que los demás, y parece haber sido el único en comprender la inmensa vastedad del océano: «A todos los efectos, el descubridor intelectual es Urdaneta».[58]

En un plazo sorprendentemente breve, la «ruta de Urdaneta» fue la ruta por excelencia de la travesía Manila-Acapulco, y sus mapas siguieron siendo utilizados por los españoles hasta bien entrado el siglo XVIII. A fines del XVII, no obstante, se introdujo una modificación desacertada: una ruta supuestamente más segura, entre las latitudes 32 y 37ºN, evitando las latitudes más frías y tempestuosas. Pero aquí los vientos del Oeste eran menos fiables, de manera que la travesía a menudo se prolongaba, y una parte no despreciable de las privaciones y enfermedades del viaje puede ser atribuida a ese cambio. En ambos extremos de la ruta, la adhesión a las tradiciones tuvo efectos nocivos. El excesivo riesgo de naufragio en el laberinto de islas entre Manila y el Embocadero, o la desembocadura del estrecho de San Bernardino en el océano, no fueron suficientes para reemplazar esa navegación azarosa por la ruta más simple y rápida, y en conjunto, más segura, subiendo por la costa oeste de Luzón, pese a que se hicieron serios esfuerzos, especialmente en el siglo XVIII, para que se adaptara esa ruta. En las orillas opuestas, incluso tras la colonización de la Alta California a partir de 1770, los puertos no fueron usados para refrescar las tripulaciones agotadas y afectadas de escorbuto antes de que llegaran a Acapulco; eso podría haber estimulado el desarrollo de California, pero los intereses mercantiles de Nueva España no toleraban esa breve demora. Siendo lo que eran la burocracia y los astilleros españoles, era más difícil ajustarse a las fechas de navegación que a las rutas: las navegaciones desde Manila deberían de haberse realizado entre mediados de junio y mediados de julio, y así solía ser, pero en la práctica podían tener lugar en cualquier fecha entre principios de mayo y finales

de septiembre. En todo caso, el viaje hacia el Este usualmente duraba entre cinco y seis meses, y desde Nueva España, sólo tres.[59]

El establecimiento de la ruta de los Galeones daba realce a la importancia y alimentaba la autoestima de Nueva España, que se había convertido en un eslabón esencial en un sistema marítimo que se extendía desde Sevilla hasta China. La espalda de México ya no llevaba a ninguna parte en particular, aunque el valor creciente de la costa del Pacífico estaba estrechamente concentrado en el único puerto de Acapulco. Una carta contemporánea desde Sevilla dice que «los de México están muy orgullosos de su descubrimiento, que les hace creer que se van a convertir en el corazón del mundo»; y es de resaltar que esa carta, impresa en 1566, contiene el primer uso del término «mexicanos» para referirse a los habitantes no indios de Nueva España.[60]

## Rica de Oro y de Plata; ¿Hawai?

La ruta de los Galeones dio lugar a dos fenómenos secundarios de interés: en primer lugar, la búsqueda de misteriosas (y, por supuesto, ricas) islas en el noroeste del Pacífico; en segundo lugar –a mucha distancia–, a la vindicación europea del descubrimiento de Hawai, mucho antes de la visita de Cook en 1778.

De todas las islas míticas de oro y plata, quizá ningunas tuvieron una existencia más larga en tinta y papel que Rica de Oro y Rica de Plata, que supuestamente se hallaban entre 25° y 40°N y a una distancia infinita al este de Japón. Pedro de Unamuno las buscó en 1587 y, en esas tempranas fechas, ya manifestó incredulidad sobre su existencia; pero los holandeses las buscaron en la década de 1640, y los españoles no las borraron definitivamente de sus mapas hasta 1741 –y la una o la otra continuaron apareciendo en atlas de prestigio hasta 1927–.[61] Findlay en 1870 relacionó al menos once noticias dudosas acerca de islas en esa área, y sus comentarios irritados recuerdan los de los más sensatos oficiales españoles.[62]

El origen de la ficción se halla en la noticia de un barco portugués –sin nombre ni fecha– barrido por el viento desde Japón hacia el Este hasta llegar a ricas islas, con pobladores blancos y civilizados; eran conocidas por un comerciante de a bordo como las islas Armenias, y más tarde como Rica de Oro y Rica de Plata. Cuanto de experiencia verídica pueda haber en esa fábula es irrelevante, pero la historia parece haberse originado a raíz del viaje de Francisco Gali en 1584, que fue más importante por haber hecho comprender en el continente la vastedad del Pacífico del Norte. Asumió el mando de un Galeón de Manila atracado en Macao,

obviamente para tomar una nueva carga en Nueva España –de forma ilícita, pues aunque las coronas ahora estaban unidas, sus colonias y su comercio eran por ley tan exclusivos como siempre–. Gali probablemente escuchó la historia en Macao; en cualquier caso, buscó infructuosamente «Armenicão». Su crónica inspiró a Fray Andrés de Aguirre, quien había estado con Urdaneta en el *San Pedro*, y le hizo recordar un viejo pero seductor documento que había examinado tiempo atrás.

Dahlgren sugiere que la narración de Aguirre es una reminiscencia de una carta portuguesa de 1548 que leyeron él y Urdaneta en 1565 –¡dos décadas antes!– y que las islas estaban en las Ryukyus (Lequeos), que, en las décadas previas a la penetración europea en esas regiones, fueron unas importantes y ricas intermediarias entre China y Japón, siendo chinos y japoneses ciertamente pueblos civilizados descritos como blancos por los portugueses. Un lapso de la memoria, provocado por el lapso de tiempo, sería el responsable de que Aguirre las ubicara al este y no al Sur de Japón. Chassigneux estima este razonamiento «muy ingenioso… (pero) difícil de aceptar», e invoca un doble tifón, que podría dar la impresión de que un barco había sido arrastrado lejos, al este, cuando de hecho había sido empujado hacia el Sur. Su propia argumentación es incluso más intrincadamente ingeniosa que la de Dahlgren: opta por Okinawa, señalando que su elevado suelo de coral soporta un tipo de vegetación propia de zonas templadas que puede hacerla parecer más nórdica de lo que es, y que el comercio de las Ryukyus había sido tan menoscabado por la acción de los ibéricos, que hacia 1573 esas islas eran virtualmente desconocidas. Sin embargo, puesto que Okinawa es la principal isla de las Ryukyus, todas esas distinciones terminan por no significar ninguna diferencia en absoluto.[63]

Otros factores influyeron en la búsqueda de esas islas, aparte del atractivo evidente del oro y de la plata. Los grupos de islas de Bonin y Volcano, situados de través en la ruta hacia el norte de los Galeones, no ofrecían una estación de paso satisfactoria; eran bastante arriesgadas. Sin embargo, era en esa zona donde los barcos tenían más probabilidades de sufrir daños por la acción de los huracanes y, como veremos en el Cap. 6, refugiarse en Japón comportaba otros peligros. Sería por tanto muy conveniente contar con un lugar de refresco antes de adentrarse en «el gran golfo de Nueva España», que es la vasta bahía del norte del Pacífico. Ésa era la principal motivación a principios del siglo XVII, y también en la década de 1730, en la que se hicieron esfuerzos por reavivar el interés español en la búsqueda.[64] Otro factor, aunque oficialmente de menor importancia, era el deseo de comprobar si el «estrecho de Anián» (más adelante, Cap. 9), que unía el mar del Sur con el mar del Norte o Atlántico, existía en realidad y, en tal caso, anticiparse en su control a las otras naciones.[65] Elusivas y legendarias, de hecho, del todo ficticias, Rica

de Oro y su hermana de plata jugaron pues un papel considerable en la exploración de las aguas del norte del Pacífico.

Se encomendó a Gali una búsqueda ulterior, pero murió antes de empezar, para ser reemplazado por el oscuro y más bien sombrío Pedro de Unamuno. Partió desde Manila en un pequeño barco en julio de 1587; encontró dos pequeñas islas «sin valor ni objeto algunos», pero en lo que respecta a Rica de Oro, Rica de Plata, y la isla o islas Armenias, no existían. Pese a ese simple y negativo informe, la búsqueda no fue abandonada; en vez de seguir la vehemente recomendación de Sebastián Vizcaíno de establecer una estación de paso en Monterrey (más adelante, Cap. 5), se decidió continuar la búsqueda de esas islas del Oeste y en 1611 Vizcaíno fue enviado desde Acapulco al Japón para buscarlas una vez más.[66] Schurz declara con rotundidad que la dispersión de energías «fue responsable del retraso de un siglo y medio en el establecimiento de los españoles en California», pero eso es ir demasiado lejos: los españoles tenían buenas razones para ser reacios a desperdigar pequeños y aislados asentamientos, y, pese a Vizcaíno y a su valedor, Fray Antonio de la Ascensión, esas tierras tenían en verdad poco que ofrecer. El renovado interés en las mismas a partir de 1770 tuvo lugar en unas condiciones geoestratégicas muy diferentes, y era una respuesta al temor de que fueran usurpadas por otras naciones, especialmente los rusos en el Norte. No obstante, las dos cuestiones estaban claramente ligadas, y la elección fue consciente. Vizcaíno pasó algún tiempo navegando por el este de Japón, y a su regreso llegó a la firme conclusión de que «no existían tales islas en todo el mundo», aunque tan tarde como en 1620 Hernando de los Ríos Coronel pensó que en esos mares «Dios ha puesto una isla… que nos sirve de posada».[67]

Otro elemento fue añadido a lo desconocido por João da Gama, quien en 1589 o 1590 navegó directamente desde Macao a Acapulco, con el natural enfado del gobernador de las Filipinas. A mediados del siglo XVII, su nombre apareció unido, originalmente en los mapas portugueses, a unas vagas tierras que divisó al noreste de Japón. Hacia 1753, pese a su infructuosa búsqueda por Vitus Bering en 1741, «Gamalandia» figuraba en algunos mapas del archipiélago extendiéndose sobre 13º de longitud.[68] Probablemente se trataba de Yezo, o de algunas de las Kuriles, avistadas y bautizadas como «Compagnies Land» por de Vries en 1643.

El esfuerzo holandés representado por de Vries fue el último intento serio de encontrar las evasivas islas Armenias. La primera búsqueda holandesa fue llevada a cabo por Mathijs Quast y Abel Tasman en 1639, adentrándose en aguas del Pacífico hasta llegar a unas latitudes entre 37º30' y 40º al Norte y 175º al Este; como es de suponer, no encontraron nada, pero en el camino de regreso examinaron las islas Volcano y Bonin más sistemáticamente de lo que lo habían hecho los españoles.

Cuatro años más tarde, Maarten de Vries fracasó otra vez en la búsqueda de Rica de Oro y su gemela, pero penetró en las Kuriles, descubriendo Iturup y Urup; la última la confundió con el continente, tomando posesión de ella y bautizándola con el nombre de la *Oost-Indische Compagnie*.[69]

De cuando en cuando los capitanes de los Galeones veían, o creían ver, tierra o señales de tierra en el paso del Norte: Gemelli Careri, por ejemplo, en su famosa crónica de 1696-97, habla de un pequeño pájaro llevado hasta ellos por el viento, similar a un canario, que el capitán trató de mantener con vida, «pero hallándose muy deteriorado, por el hambre y la fatiga, murió el mismo día, y se encontró arena en su vientre». Todos estuvieron de acuerdo en que sólo podía proceder de Rica de Plata, situada unas treinta leguas al Sur.[70] Podemos dejar estas islas de oro y plata en el olvido al que fueron condenadas por Felipe V de España en su réplica (1741) a la proposición de una nueva indagación que le transmitió el gobernador de Filipinas, a quien el rey respondió: los Galeones han subsistido sin esas islas desde 1606; nadie tiene idea de su posición, tamaño, recursos, o la naturaleza de sus gentes, de haberlas: «De toda la información recibida, se deduce que carecemos de un estímulo razonable para emprender la mencionada búsqueda…».[71] Por decirlo con suavidad.

En los mapas actuales las islas de Hawai están situadas de forma tan evidente entre la ruta del este y la del oeste de los Galeones, que parece casi obligado que algún marino extraviado se hubiera topado con ellas. La inferencia fue hecha en primer lugar por La Pérouse, quien dedujo de los mapas españoles que las islas llamadas «la Mesa», «los Majos» y «la Disgraciada», situadas en la latitud correcta pero demasiado lejos al este, eran en verdad el grupo de islas de Hawai, siendo la Mesa la isla principal con el gran macizo en forma de mesa de Mauna Loa; el error en la longitud fue atribuido a que los españoles no tuvieron en cuenta las corrientes en sus cálculos. En uno de esos mapas figura una nota en la que se dice que Juan Gaetán, quien acompañó a Villalobos en 1542, descubrió el grupo de islas en 1555 y las llamó islas de Mesa; desafortunadamente, en ese mapa también aparece el nombre que les dio Cook, las islas Sandwich. Hay que admitir que si se les ha de dar un nombre no polinesio, la Mesa es muy preferible a Sandwich.[72]

Ese argumento derivado de mapas y documentos ha sido refutado por Dahlgren; nos hallamos ante otro caso de lo que el gran geógrafo Elisée Reclus denominó «la desordenada fluctuación de las islas oceánicas».[73] De todas formas, podemos oponernos a la observación de Sharp de que describir Mauna Loa «como una mesa es arbitrario, pues se trata de una típica montaña volcánica de superficie escarpada. La Pérouse no vio Maunaloa». Irregular y escarpado visto de cerca, sí, pero es un volcán con forma de escudo que visto desde el mar, con una nube cerniéndose sobre el altiplano, ciertamente semejaría una mesa.

Contamos con pruebas que no son escritas ni cartográficas: tradiciones orales, artefactos. Algunas deducciones inferidas de estos han sido refutadas con argumentos demoledores por J. F. G. Stokes, pero ha aparecido nuevo material desde que éste escribió. R. A. Langdon argumenta de forma persuasiva que la cuestión de los contactos unidireccionales con España debe ser considerada con una óptica mucho más abierta de la que aplicaron Dahlgren y Stokes, quienes han obtenido una aceptación académica casi completa. Algunos elementos esgrimidos para apoyar la tesis del contacto pueden ser descartados, por ejemplo, los supuestos cascos de estilo español observados por el oficial de Cook James King: se parecen mucho más a los cascos de tipo grecorromano o incluso etrusco, que al prototipo de morrión español o yelmo de acero, y cabe suponer que King creó su idea de la armadura a partir de los grabados románticos o del vestuario teatral de su época. Pero las sugestivas tradiciones orales bien merecen un tratamiento más respetuoso del que han recibido por lo general de los académicos como reacción al romanticismo del siglo XIX; hay algunas claves lingüísticas intrigantes.[74] Si bien la existencia de piezas de hierro montadas en madera es típica del Pacífico, la cantidad y naturaleza del hierro en posesión de los hawaianos de la época de Cook no puede ser tan fácilmente explicable; pero tampoco puede descartarse la posibilidad de que juncos japoneses hubieran sido arrastrados por la corriente desde Japón.[75] Se ha hallado también una pieza de tejido, muy semejante al de una vela, en un enterramiento indudablemente anterior a Cook.[76]

Se ha sugerido que la tradición oral de los siete náufragos que llegaron a la bahía de Kealakekua mucho antes que Cook puede referirse no a españoles sino a holandeses, desertores del barco de Mahu, el *Liefde*, en 1600; una curiosa e irónica vuelta de la historia, pero la escenografía del cuento y la latitud de la deserción nos obligan a descartarla.[77] Aunque parece que la concesión hecha por Dahlgren en el sentido de que «no es increíble» que náufragos españoles llegaran hasta Hawai y sobrevivieran, debe ser modificada a un «es muy probable» que lo hicieran. No obstante, eso no constituye un «descubrimiento» en su acepción admitida de suceso o hecho registrado por escrito y divulgado. Lo único claro es que Juan Gaetán en 1542 o 1555 no hizo ningún «descubrimiento».

# Capítulo 5

# COSTAS DEL ESTE Y TIERRAS DEL SUR

…El español desde el Este,
Su vacilante vela quebrando el horizonte
Que encierra a los muertos en una pared de niebla.

«Trescientos años hace que partí de Lima
Y en las afueras de Espíritu Santo me tumbé y lloré
Porque no había fe en los hombres, ni verdad en las islas
Y aún sin descubrir el continente dormía;

«Y juré por la cruz volver de nuevo
Aunque la fiebre, el hambre y los motines asolaran el mar
Y arañas venenosas hilaran sus telas en España…»*.

## Las Californias: Cermeño y Vizcaíno

El viaje de Unamuno en 1587 en búsqueda de Rica de Oro no fue más productivo en la costa este del Pacífico que en las aguas del Oeste. Halló un nuevo puerto, San Lucas, cerca del actual San Luis Obispo, pero eso parece no haber impresionado a las autoridades: el virrey de Nueva España de la época, Manrique, simplemente no estaba interesado, aunque el proyectado viaje de Juan de la Isla en 1572 y el realizado por Gali en 1584 habían contemplado explorar la costa americana al norte de 35-40ºN.[1] Luis de Velasco, virrey en 1590 y más joven, estaba mucho más preocupado que su antecesor por las enfermedades y las privaciones que se daban en las etapas finales de la ruta de los Galeones, y consiguió apoyo de las autoridades para investigar esa costa en busca de algún puerto de refresco practicable. Con ese propósito zarpó de Manila el portugués Sebastián Rodríguez Cermeño en la nave de 200 toneladas *San Agustín*, el 5 de julio de 1595.

*Douglas Stewart, «Terra Australis», en *Antología de poemas*, Angus & Robertson, Sidney 1967; reproducido (con una insignificante enmienda) por cortesía del autor y de sus editores.

El primer objetivo de Cermeño era cabo Mendocino, que al parecer era conocido a raíz de una desastrosa travesía de los Galeones en 1584.[2] El 6 de noviembre, dos días después de fondear en el norte del cabo, llegó a la bahía de Drake, que llamó bahía de San Francisco –podemos estar seguros de que no fue a modo de homenaje a su predecesor, que visitó esas aguas dieciséis años antes–. Allí perdió el *San Agustín* en una borrasca, pero armó una lancha prefabricada, y el día 8 de diciembre navegó hacia el Sur, cruzando la bahía de Monterrey (que él llamó bahía de San Pedro) y cerca de Punta de Concepción se encontró a unos indios que conocían las palabras «México» y «cristiano», que probablemente habían aprendido de la gente de Unamuno. La comida era muy escasa –consistía principalmente en bellotas obtenidas de los indios mediante el trueque– pero pese a una fuerte presión de su tripulación, Cermeño insistió en examinar la costa. En isla San Martín, a la salida de la Baja California, se salvaron al encontrar un pez varado del que se decía que era suficientemente grande para alimentar a setenta hombres durante ocho días. Por fin llegó a Chacala el 7 de enero de 1596.[3]

Cermeño había hecho cuanto había podido, pero el naufragio del *San Agustín* le privó de toda recompensa. Transportaba (legalmente) una carga de mercancías privadas y las subsiguientes investigaciones sobre las causas de su pérdida concluyeron que había pasado ante ensenadas prometedoras sin detenerse a examinarlas debidamente, aunque se admitió que lo hizo azuzado por el hambre. El nuevo virrey, el conde de Monterrey, llegó a la sensata conclusión de que las ulteriores pesquisas deberían ser realizadas no por buques mercantes de Manila sino por una expedición especial desde Nueva España.

Sebastián Vizcaíno no es una figura atractiva, aunque sería injusto decir con Wagner que «difícilmente podría hallarse un español de su época que escribiera más y alcanzara menos» –a la vista de la manía española por el papel y los múltiples fiascos, no es decir poco–. Comerciante de profesión, Cermeño estaba en el Galeón *Santa Ana* cuando Cavendish lo capturó, y la carta que escribió a su padre relatándole sus infortunios da la impresión de que su principal interés en la vida era hacer dinero; como mensaje dirigido desde la distancia por un hijo a un padre ansioso, carece de sentimiento.[4] Sin embargo, suplantó por completo al mucho más capaz Cabrillo, cuyo trabajo en su mayor parte parece haber sido olvidado; sólo su puerto de San Miguel pervivió en los mapas, hasta que Vizcaíno en un acto típicamente suyo lo rebautizó San Diego.[5]

El primer viaje de Vizcaíno, desde junio a diciembre de 1596, fue financiado en gran parte por una compañía: tres barcos, uno de 500 toneladas y doscientos treinta hombres, con doce cañones. Los objetivos eran la colonización de la Baja California y la pesca de perlas; se fundó una ciudad en La Paz, la Santa Cruz de

Cortés, pero la mitad ardió en un incendio y el asentamiento original fue abandonado tras dos meses. Vizcaíno, un hombre astuto, supo escabullirse con habilidad de ese fiasco: lo único equivocado era el momento del inicio y todos esos innumerables indios suplicando ser salvados…

La segunda expedición, en 1602, fue mucho más rigurosamente controlada por la oficialidad. El objetivo era la exploración de la costa hasta cabo Mendocino y, a ser posible, pasado éste; el golfo de California y sus perlas estaban estrictamente prohibidos, a no ser que a su regreso Vizcaíno dispusiera de tiempo, vientos favorables y suficiente comida para explorarlo –y en su tiempo sin duda esa última condición equivalía a un veto–.[6] El cronista del viaje, Fray Antonio de la Ascensión, esgrime objetivos ulteriores, principalmente Quivira y el estrecho de Anián. El padre, no obstante, era sin duda más romántico que bien informado: fue responsable del renacimiento de la idea de que la Baja California era una isla, una idea que había sido abandonada ya en 1539-40 pero que ahora persistió durante casi todo el siglo –y de hecho, pese a nueva evidencia que hubiera debido ser concluyente al respecto, hasta bien entrado el siglo XVIII–.[7] Según Fray Antonio, el canal que aislaba California comunicaba con Anián. Pero su crónica es una lectura entretenida: una pavorosa y detallada descripción del escorbuto es seguida sin solución de continuidad de un entusiasta elogio de Monterrey y de sus «afables indios de buena disposición y bien proporcionados (¡palabras demasiado significativas!), que hubieran visto con complacencia nuestro establecimiento en su país. Los que lleguen desde China necesitados de descanso bien podrían recalar en este puerto». Ese buen padre quedó muy impresionado por la amorosa solicitud con que los pelícanos alimentaban a sus enfermos y tullidos, y movido por la compasión liberó a uno que los indios utilizaban como señuelo.[8]

Vizcaíno partió desde Acapulco el 5 de mayo de 1602, con tres buenos barcos, doscientos hombres seleccionados y provisiones para un año. El progreso era lento debido a los vientos de proa y hasta el día 10 de noviembre no llegaron a San Diego, que describió en términos muy parecidos a los empleados por las gentes de Cabrillo; y aquí, como hizo con la nomenclatura de Cermeño, quebrantó sus rotundas instrucciones de atenerse a los nombres existentes; puesto que llevaba en su tripulación a uno de los pilotos de Cermeño, al menos debió de conocer los nombres que éste había usado.[9] El 15 de diciembre, siete años después que Cermeño, llegó a la bahía de Monterrey, que tanto él como Ascensión valoraron en exceso como puerto para Galeones. Al final del año Vizcaíno envió de regreso a los más enfermos en la almiranta (veinticinco de los treinta y cuatro murieron) y él se embarcó con el *San Diego* y la lancha *Tres Reyes*; recaló en la bahía que Cermeño llamaba «San Francisco» (que rebautizó como «Don Gaspar» y alcanzó

cabo Mendocino el 12 de enero de 1603. La *Tres Reyes* fue conducida al norte de cabo Blanco, dando noticia de un gran «río de Martín Aguilar» (nombre de su difunto comandante) que se trataba probablemente de uno de los actuales río Mad o río Rogue. Pese a sus chocantes nombres, ninguno de estos ríos reviste especial importancia, pero en el siglo XVIII el río de Aguilar alcanzó la categoría de majestuoso estuario, la entrada del estrecho de Anián.[10] Vizcaíno regresó a Acapulco el 21 de marzo.

Teniendo en consideración los recursos con que contaba y la ayuda que recibió del piloto Bolaños, quien había navegado con Cermeño, el logro de Vizcaíno parece inferior al de Cabrillo sesenta años antes; pero el trabajo de sus antecesores por el momento fue borrado por su nueva toponimia. Sin embargo, en octubre de 1603 el marqués de Montesclaros sucedió al conde de Monterrey, y el nuevo virrey no se dejó impresionar por las encendidas alabanzas de la bahía bautizada con el nombre de su antecesor. Aunque en 1606 fue promulgado un real decreto que designaba a Vizcaíno para el mando de un Galeón regresado de Manila para «averiguar de qué modo el citado puerto de Monterrey puede ser colonizado y convertido en permanente», en la fecha de su publicación Vizcaíno ya se había ido a España y el proyecto se desvaneció para ser sustituido por otra búsqueda de nuestras viejas amigas Rica de Oro y de Plata.[11]

Hasta finales del siglo XVII, el interés hacia las Californias se concentró en las aventuras perlíferas en el golfo. [12] Vizcaíno reivindicó con largueza Monterrey; también afirmó haber estado cerca de China y Japón, una vieja ilusión que derivaba de una supuesta marcada tendencia o ubicación hacia el noroeste de la costa de Alta California. Las riquezas que más adelante se habrían de desarrollar en el moderno estado de California, exceptuando quizá la madera, no se adivinaban desde la costa; como dice Brebner, la desidia hacia Alta California no fue accidental, e incluso con los superiores recursos del siglo XVIII, esa zona apenas experimentó desarrollo económico, dejando de lado la ganadería, durante los tres cuartos de siglo que duró el mandato de españoles y mexicanos.[13] Aunque sólo fuera para el refresco de las tripulaciones de los Galeones, un puerto en esa costa hubiera sido útil; pero hubiera comportado demoras inaceptables para los intereses mercantiles de Nueva España. En todo caso, el San Miguel de Cabrillo (San Diego) hubiera sido más apropiado que Monterrey, que se halla en un área con riesgo de nieblas y que, como colonia, hubiera estado mucho más aislada, siendo por tanto más vulnerable.

A trescientas leguas de distancia de Nueva España, los Galeones que se dirigían al este vieron las primeras señas o señales de tierra –varios tipos de algas que aparecían en un orden constante, focas y pintarrojas– y luego:

*Lámina X.* EL PACÍFICO NORTE: DE JODE 1578. Las islas de las Filipinas aparecen confusas pero reconocibles; hay una vaga noción del Japón, que está separado de las Lequeos; Anián y Quivira están establecidas; pero el océano todavía es demasiado estrecho. De la obra de G. de Jode, *Speculum Orbis Terrarum* (Ámsterdam, 1578). Publicado por Theatrum Orbis Terrarum BV (Ámsterdam, 1975). Por cortesía de N. Israel, Ámsterdam. UNA.

> Se cantó el *Te Deum*, y se felicitaron unos a otros con el sonido de tambores y trompetas… Esa intempestiva algazara estaba causada por el largo y terrible viaje de más de 3.000 leguas, que les hacía creerse en el puerto, cuando en realidad estaban a 700 leguas de distancia de éste… Resultó evidente que los pilotos habían incurrido en un error de más de 200 leguas en sus cálculos…[14]

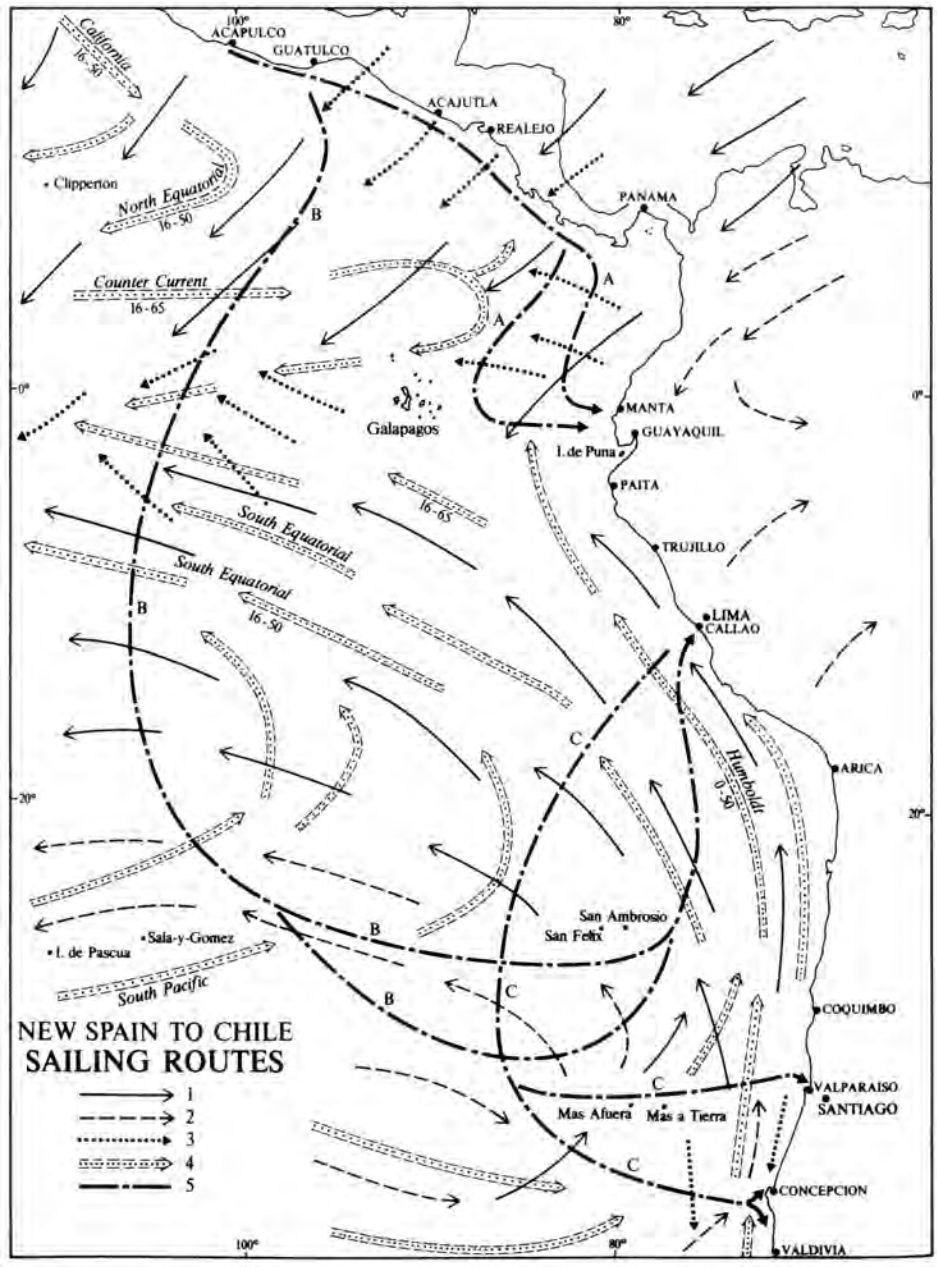
Se ofreció una generosa propina al primer marinero que viera una señal, y se constituyó un tumultuoso tribunal, como para «el cruce de la línea». Careri representa con vivacidad la escena, el desahogo de tensión cuando por fin supieron dónde se hallaban; la vida en la travesía era pobre, desagradable, brutal… y larga, ¡tan larga!

Las señas eran consideradas como un indicador de longitud fiable. Desde ese punto los galeones tomaban rumbo sudoeste hasta que fondeaban; la costa como norma estaba a la vista, pero era tenida por peligrosa y sus gentes por hostiles, de manera que no desembarcaban: «La perspectiva… de Acapulco, "el puerto más seguro y el mejor del Norte", era un estímulo demasiado fuerte».[15] Los pocos desembarcos que hicieron, forzados por el temporal, en la estéril Baja California, no les alentaron a quedarse.

En lo que respecta a la cuestión de una base defensiva al norte de Nueva España, Montesclaros la resolvió en una carta enviada desde Acapulco el 4 de agosto de 1607, en términos muy parecidos a los empleados por Manrique veinte años antes: la seguridad de esas partes derivaba simplemente de su inaccesibilidad. Un asentamiento aislado constituiría un objetivo añadido para los invasores, un cebo más que un baluarte; los holandeses o los ingleses «encontrarían españoles con los que negociar y comerciar… como hacen al norte de Santo Domingo» –es decir, en la isla que fue la primera base del poder español en las Indias: ¡una frase bien reveladora!–. Eso significaría que todo barco de Manila necesitaría dos escoltas armadas… Para resumir, como dice Wagner, un asentamiento español «hubiera sido de más utilidad para los ingleses que uno propio incluso si hubieran podido mantenerlo».[16]

*Figura 13*. DE NUEVA ESPAÑA A CHILE: RUTAS DE NAVEGACIÓN. 1, vientos dominantes en enero, más de un ochenta por ciento de observaciones, excluidas las calmas; 2, en enero, entre veinticinco y ochenta por ciento; 3, variaciones en julio, todas de entre cuarenta y uno y sesenta por ciento; 4, corrientes con velocidades en km por día; 5, rutas de navegación: A, «en el meridiano»; B, «en la latitud»; C, ruta de Juan Fernández. ►

Extraído del *Fiziko-Geograficheskiy Atlas Mira* (Moscú, 1964), Láminas 40-41 (vientos); V. I. Voitov y D. D. Tomarlin, mapa en W. G. Solheim (ed.), *Arqueología en el XI Congreso de Ciencias del Pacífico* (Honolulú, 1967) a 89 (corrientes); Mapas del almirantazgo británico 5215, 5216. Rutas extraídas de fuentes literarias, tan sólo aproximativas.



## Los umbrales del Este: Juan Fernández (Figura 13)

Casi tan importantes como esos reconocimientos de la costa norte, de hecho mucho más importantes hasta bien mediado el siglo XVIII, fueron los descubrimientos de rutas a mar abierto entre los establecimientos españoles en el litoral este del Pacífico. Las calmas ecuatoriales, el cinturón de variables vientos ligeros y calmas, y la fuerte y persistente corriente de Humboldt o del Perú que fluye hacia el norte desde una latitud de 45ºS en el Ecuador, paralela a la costa, son obstáculos insuperables para la navegación a vela. Durante la mayor parte del año, pero especialmente en el verano del Norte, en la prominencia oeste de Suramérica prevalecen los vientos del Sur o del Sudeste; y esas condiciones persisten bien lejos, al sur de Arica, donde la costa adquiere una marcada inclinación Norte-Sur. Desde el estrecho hasta el sur de México los vientos son flojos e imprevisibles, con periodos (a menudo prolongados) de calma. En el invierno del Norte, las condiciones son marginalmente mejores: las aguas de México y Nicaragua tienen vientos ligeros del noreste al noroeste, con tormentas ocasionales, llamadas «tehuantepeques» o «papagayos», procedentes del Norte; mientras que al Sur, en Ecuador, hay más posibilidades de coger vientos del Norte y desde enero a marzo puede haber una corriente en dirección Sur (El Niño) durante un corto trecho a ambos lados del golfo de Guayaquil. «El Niño» (así llamada por su advenimiento en las fechas de la Navidad) aparece irregularmente (aunque hay discusiones sobre ese punto) y tiene menos incidencia en la navegación que en la costa, donde lleva lluvias torrenciales que pueden ocasionar inundaciones, y en el mar, donde debido al influjo del agua caliente procedente del Norte puede provocar un colapso catastrófico, si bien temporal, de la pesca peruana.[17]

De lo anterior se sigue que hacia el Norte, por lo menos a la altura del estrecho, navegar rumbo al Norte es en toda época más fácil que navegar rumbo Sur; así, mientras de abril a septiembre la travesía El Callao-Guatulco podía hacerse a menudo en cuatro o seis semanas, el viaje inverso podía llevar siete u ocho meses. El tiempo habitual que se empleaba en la estación favorable (en el invierno del Norte) era de dos o tres meses, navegando siempre cerca de la costa (para beneficiarse de los vientos ligeros del Norte) hasta la altura del golfo de Panamá, y luego navegando (o intentándolo) rumbo al Sur, quizá hasta la altura de las islas Galápagos. Se atracaba cerca de Manta, una miserable ciudad pequeña (contaba con sólo diecisiete vecinos en 1570) a una latitud 1ºS, o en Santa Elena o en la isla de Puna: éstas últimas estaban mejor emplazadas para proveer de alojamiento, agua, comida y madera (con asfalto para el calafateado en Santa Elena), y eran utilizadas

como puertos exteriores de Guayaquil, cuyo delta era difícil de transitar para los barcos que hacían la travesía del océano. Las islas Galápagos fueron descubiertas por accidente en 1535 por el obispo Tomás de Berlanga, en su trayecto hacia el Perú; quizá el único prelado que hizo un descubrimiento, si exceptuamos a San Brandán… Esa ruta «del meridiano» era en todo caso mejor que la que seguía la costa: cerca de Manta el obispo encontró gente que había estado ocho meses navegando en un Galeón procedente de Nicaragua. No es de extrañar que la travesía desde Nueva España a las Filipinas fuera considerada mucho más fácil que la que iba al Perú.

En la estación desfavorable, el viaje al Perú podía hacerse «siguiendo el paralelo», tomando rumbo sur a través de los alisios hasta una latitud 30ºS (o, más tarde, hasta Juan Fernández, en una latitud 30º42'S) y luego hacia el noreste para beneficiarse de los vientos del Sur o de las corrientes de la costa del Perú. Esa ruta con toda probabilidad fue descubierta hacia 1540-44, por un piloto del hombre de Cortés, Diego de Ocampo; pero como duraba entre tres y cuatro meses, parece que fue olvidada entrado el siglo. En la estación favorable no suponía una ganancia en tiempo con respecto a la ruta del meridiano, pero en los últimos tiempos de las colonias la ruta del «paralelo» fue usada cuando los barcos no podían esperar a que se iniciara la época habitual de navegación. La ruta análoga que transcurría más al Sur, la travesía de Juan Fernández entre Callao y Chile, era más importante.

Mientras se producían los descubrimientos de esas dos rutas a mar abierto, se realizó un trabajo notable en el laberinto de canales e islas desperdigadas a lo largo de la tempestuosa costa de las rías de Chile, al sur de Chiloé: una navegación intrincada y azarosa, con litorales aún no conocidos en su integridad y que no revelaron todos sus secretos hasta la época de la navegación aérea.[18] El primer viaje al Sur, bajo Francisco de Ulloa y Cortés Ojea, en 1553-54, se adentró 30 leguas en el estrecho de Magallanes, pero fue superado como logro de la navegación cuatro años después por el de Juan Ladrillero y Ojea, que zarpó de Valdivia o Concepción el 17 de noviembre de 1557, con tres barcos muy pequeños y sesenta hombres– ¡encargados, entre otras cosas, de buscar especias!–. (Esto puede no ser tan absurdo como parece, puesto que bien podían haber tenido noticia de la llamada «canela de Magallanes», también llamada «corteza de Winter», en homenaje al capitán de Drake, y de gran utilidad para los desdichados colonizadores de Sarmiento.) Ojea, el almirante, quedó separado de la flota y casi llegó al estrecho; pero no encontró la entrada y llegó a la conclusión de que alguna isla arrancada de su lecho por una tempestad, se había asentado allí taponando el canal –es de presumir que ése fue el origen de la idea de que el estrecho quedó bloqueado por la acción de un terre-

moto–. Desafortunadamente, el poeta Ercilla se hizo eco del mito en el canto inicial de su muy célebre poema épico *La Araucana* (1569); al menos refleja la realidad de que un gran inconveniente del paso Oeste-Este era la dificultad de encontrar la entrada acertada en ese laberinto de ensenadas. En el viaje de retorno desde la ría más lejana, aún llamada «Última Esperanza», Ojea invernó en condiciones extremadamente duras, alimentándose sobre todo de algas, la materia prima de los indios del lugar; estos eran ladrones pero amistosos, regalando a los españoles paquetes de tierra coloreada con el fin de que pudieran pintarse decentemente. Tras reconstruir su bergantín, Ojea llegó a Valdivia el 1 de octubre de 1558. Entretanto, Ladrillero navegó bajando por la salvaje costa oeste del archipiélago de las Tierras del Fuego, hasta el canal de Santa Bárbara en la latitud 54ºS, y luego penetró por el estrecho hasta su salida al Atlántico. Pasó el invierno con más comodidades que Ojea y regresó a Concepción a mediados de 1559, con un «informe detallado de la hidrografía de los archipiélagos chilenos y del estrecho de Magallanes que no fue mejorada hasta el siglo XIX», [19] excepto tal vez en parte por la investigación de Sarmiento. Viajes oscuros, olvidados de todos, pero intrépidos y arriesgados.

Fray Reginaldo de Lizarraga habla sobre un santiaguino «concebido y nacido en el mar» en la ruta El Callao-Chile, «y su madre quedó preñada de nuevo antes de que llegaran al puerto de Coquimbo». [20] Una buena historia que al menos enfatiza el contraste entre la travesía del Norte, impulsada por los vientos y las corrientes, que duraba sólo de tres a cuatro semanas, y la del Sur, que en el mejor de los casos duraba el mismo número de meses y a veces casi doce meses. El descubridor de la ruta por mar abierto que evitó esas exageradas travesías fue uno de los veintiséis ciudadanos, varios de ellos marinos, que vivían en Santiago de Chile en la década de 1570, todos llamados Juan Fernández; la investigación meticulosa de José Toribio Medina ha reducido la búsqueda a uno solo. [21] También descubrió la isla que durante mucho tiempo llevó su nombre, pero que desde 1966, por decreto de la República de Chile, pasó a llamarse Isla de Robinson Crusoe.

Juan Fernández, al parecer, llegó a Chile hacia 1550-51, y en los doce años siguientes adquirió mucha experiencia en la navegación entre Perú y Chile, primero como contramaestre y más tarde como patrón. En febrero de 1574 estaba al mando de la nave *Nuestra Señora dos Remedios* que hacía la ruta Valparaíso-El Callao; y cuando el 27 de octubre de 1574 la dirigió de vuelta, es indudable que el rumbo que tomó hacia el sudoeste –penetrando en el Pacífico abierto– fue deliberado. El régimen de los vientos de la costa es de unas características tales que hace dudoso que pudiera haber sido empujado océano adentro por ellos; por otro lado, era amigo íntimo de Gallego, piloto de Mendaña en el viaje de 1567 a las islas

Salomón, y de él debió de haber aprendido que una vez fuera de la corriente dominante de Humboldt, en la zona de los alisios del sudeste, los vientos y las corrientes favorecen una navegación hacia el Sur mucho más fluida que cerca de la costa.

El 6 de noviembre, Fernández avistó unas áridas y rocosas islas que bautizó San Félix y San Ambor (un santo tan desconocido, incluso para los españoles, que pronto fue reemplazado por San Ambrosio), y el día 22 descubrió otras dos islas a las que dio el nombre de la santa del día, Santa Cecilia. Dichas islas, sin duda, integran el grupo que fue conocido por su nombre, pero no está claro si esas dos eran las islas llamadas Más-a-Tierra y Más Afuera, o la primera y la pequeña y cercana isla de Santa Clara. A los treinta días de su partida de El Callao, llegó a un puerto chileno, Valparaíso o Concepción, y ya no hubo más necesidad de embarazosos confinamientos a bordo. Aunque su isla no apareció en los mapas hasta principios del siglo siguiente, su «nueva navegación» pronto fue aceptada como la ruta habitual.

Uno de los fundadores de Santiago, Juan Jufre (quien introdujo cabras en Chile y desde allí las trasladó a la isla de Robinson Crusoe), apoyó un reconocimiento de las islas en 1575, puede que a instancias de Fernández, aunque no es seguro que éste último llegara a poner pie en sus islas. La iniciativa no llegó a nada, pero en 1576 Fernández fue enviado por Jufre (quien hubiera preferido a Sarmiento para el mando, pero ese formidable personaje tenía problemas con la Inquisición) a descubrir «las islas fronterizas con este reino». Quedó constancia de esa expedición en uno de los memoriales con los cuales el Dr. Luis Arias, hombre carente de todo espíritu crítico, intentó revivir, en el desfavorable clima del reinado de Felipe III, los grandes proyectos de Mendaña y Quirós para un vasto imperio religioso en los mares del Sur. Se decía que Fernández navegó, a una latitud aproximada de 40ºS, en un rumbo oeste-sudoeste durante un mes, y que descubrió una tierra poblada por gente blanca bien vestida y con muchos y magníficos ríos. En el siglo XVIII esa historia fue adoptada con entusiasmo por Alexander Dalrymple –para quien sin duda se trataba de *Terra Australis*– y contrastada con más prudencia por James Burney; esa tierra ha sido identificada indistintamente con la isla de Pascua, con Nueva Zelanda, con Australia, las Salomón, con Tahití y (por el chileno Vicuña Mackenna) con una fantasía; esto último parece lo más probable. [22] El propio Arias estaba confundido y su información es –en el mejor de los casos– de tercera mano; Medina hace un valeroso intento de demostrar que Fernández llegó a algún sitio, pongamos Tahití, pero no resulta convincente. De todas formas, entre las guerras araucanas y la invasión de Drake no podía hacerse nada –los here-

jes podían enterarse– y los planes de continuación se fueron posponiendo día a día hasta que Juan Fernández murió en 1599. El telón cayó sobre Quirós.

En este punto sería conveniente esbozar la historia de la isla de Juan Fernández, y su importancia estratégica en el siglo XVIII. En 1591-1596 se hizo un intento frustrado de colonización, que en 1599 reiteró Sebastián García, quien se convirtió en jesuita y legó su concesión a su sociedad; en 1642 Tasman propuso que se erigiera una base holandesa y los jesuitas hicieron un débil ademán de reivindicar su título a principios de la década de 1660. [23] Las primeras incursiones holandesas no alcanzaron la isla, pero Schouten y Le Maire la encontraron en 1616, y «a partir de entonces se convirtió en un preciado puerto para navegantes bajo cualquier bandera… pero, sobre todo, para los que no serían bienvenidos en los puertos de la América española»[24]–es decir, cualquier bandera, menos la española–. A principios y finales del periodo, fue un lugar de refresco para la flota de Nassau (1624) y Roggeveen (1722), pero, sobre todo, fue una base para los bucaneros ingleses (y algún francés)–Sharp, Wafer, Dampier, Cowley, Cook, Davis, Rogers, Stradling, Shelvocke, Clipperton; en la lista sólo falta Morgan–. En el sudoeste del Pacífico actuó como un imán tan potente como Guam en el Oeste; la Compañía del mar del Sur tenía vagos planes de convertirla en «el Gibraltar del Pacífico», y Roggeven y de Brosses propusieron establecimientos por los holandeses y franceses, respectivamente.

Los barcos de guerra españoles visitaron las islas con motivo de maniobras defensivas ocasionales, y, de cuando en cuando, dejaban sueltos perros feroces para que mataran a las cabras tan valiosas para los bucaneros, o al menos las condujeran hasta alturas inaccesibles –una medida de defensa curiosa tratándose de un imperio–. Pero no fue hasta 1750, tras la visita del más ilustre corsario (después de Drake), Anson, que la España borbónica tomó la lógica medida de establecerse en la isla y fortificarla, pues al fin y al cabo era una isla que hubiera debido de ser fácil de aprovisionar, estando sólo a unos días de navegación de Valparaíso. Poco tiempo después de la estancia de Anson, Juan y Ulloa, en el curso de la famosa inspección de las colonias del Pacífico, examinó tanto Más Afuera como Más-a-Tierra, recomendando con instrucciones específicas la fortificación de esta última. [25] Cuando eso al fin se hizo, fue de una forma secreta y eficaz; grande fue la sorpresa de Philip Carteret en 1767, al hallar «un gran número de hombres en la playa» y las banderas españolas ondeando sobre un fuerte de piedra con decenas de troneras, algo muy distinto de la choza de Alexander Selkirk y su danza de cabras y gatos. [26]

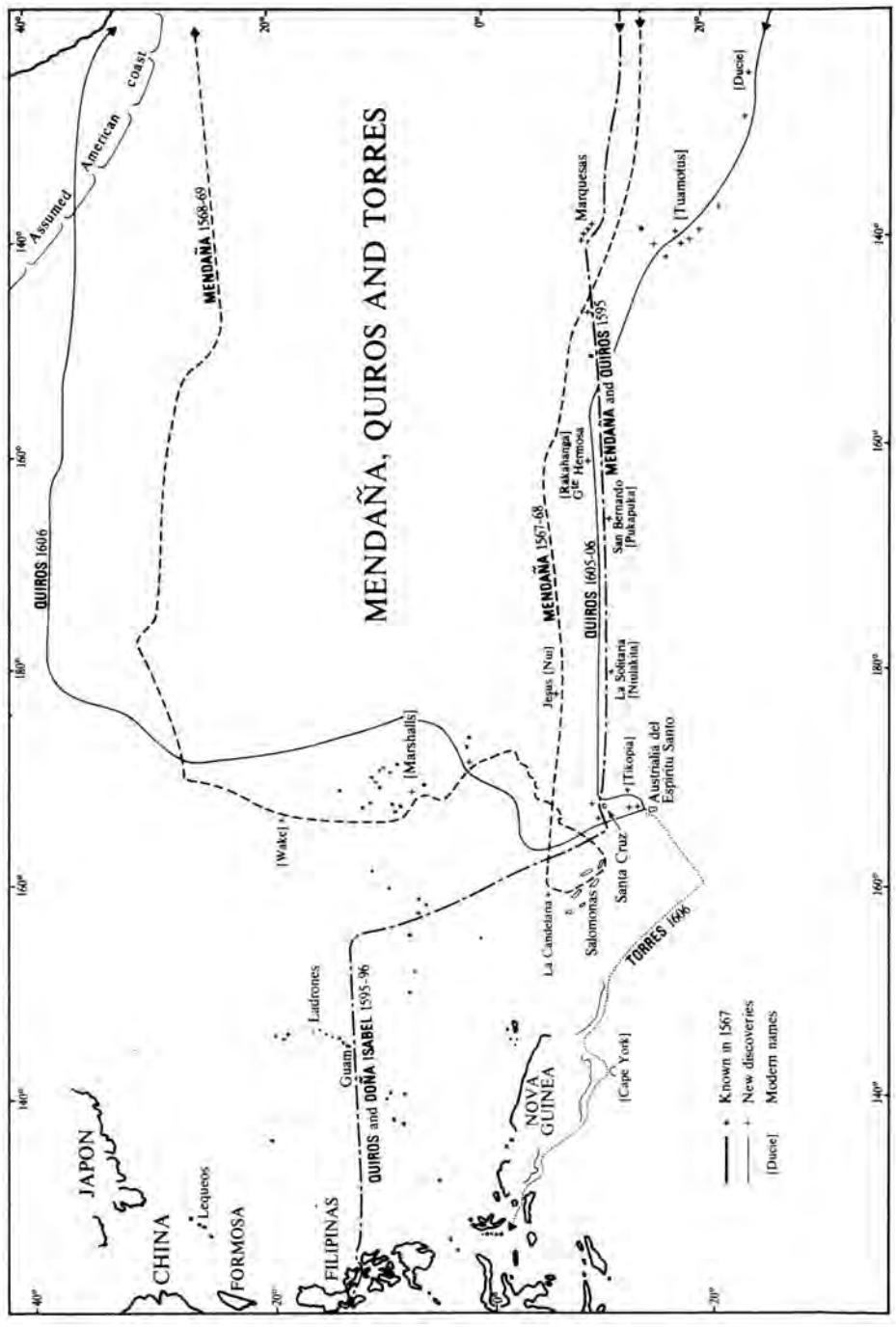



*Figura 14.* MENDAÑA, QUIRÓS Y TORRES

## La Tierra del Sur I: Mendaña y la Bahía de la Estrella. (Figuras 14 y 15)

Los sirvientes del rey Salomón habían traído mucho oro de Ofir, llevándolo a «Eziongeber, que está al lado de Eloth, en la orilla del mar Rojo»: así pues, en algún lugar al este de Suez –según decían las Sagradas Escrituras– se hallaba una tierra de incalculables riquezas. El Quesonero áureo de Ptolomeo era una obvia candidata, también lo eran las misteriosas islas de Veach y Locach y Maletur «la progenie bastarda de Polo»; algunos portugueses pensaban que Ofir se encontraba en África del Este, al interior, en Sofala, donde más tarde la ficción ubicaría «las minas del rey Salomón»; Magallanes se decantó por las Lequeos, Colón creyó haberla hallado en la Española: «A medida que el conocimiento geográfico se extendía hacia el Este y el Oeste sin que Ofir fuera hallada, su supuesta posición variaba con ese conocimiento, siempre un poco más allá del último descubrimiento».[27] Y en el Perú se añadió un nuevo elemento, sobre todo por la activa mente de Pedro Sarmiento de Gamboa: las historias de la flota inca de Tupac Yupanqui, que habrían encontrado hombres negros –y oro– en las islas del Oeste; mientras, al otro lado del Pacífico, en las Molucas, Galvão había oído decir que en Chile Valdivia tenía noticias del rey de una isla, tras la cual «se hallaban las Amazonas, cuya reina se llamaba Guanomilla, es decir, cielo dorado», de donde se infería que allí debía de haber grandes riquezas, «y también en una isla llamada Salomón».[28] Los viajes resultantes –que hicieron Mendaña en 1567-69, Mendaña y Quirós en 1595-96 y Quirós y Torres en 1605-06– se hallan entre los más singulares de toda la historia de los descubrimientos marítimos, con fortuna similar en sus resultados geográficos (si bien estos fueron malinterpretados durante mucho tiempo) y como epopeyas de elevados ideales, amargas desilusiones y sufrimientos, mezquindad y grandeza.

A mediados de la década de 1560, las islas de las Especias fueron oficialmente bloqueadas y las Filipinas se integraron en Nueva España como un anexo; y al margen de las limitaciones políticas, el avance en el conocimiento de los sistemas de vientos y el precedente del desastre de Grijalva difícilmente constituían un estímulo para ninguna empresa peruana en esa dirección. El sudoeste estaba abierto y ya en 1550 se proyectaron viajes en esa dirección; en 1565 se concertó un proyecto para encontrar «unas islas llamadas Salomón, que se encuentran enfrente de Chile» –el primer uso semioficial del nombre–.[29] Ese proyecto quedó en nada –se sospechó de los hombres reclutados que planeaban hacerse piratas y fueron rápidamente dispersados– pero en 1567 el gobernador interino, García de Castro, designó a su joven e inexperto sobrino Álvaro de Mendaña y Neyra para el mando de dos barcos que tenían como misión encontrar ricas islas «entre Nueva Guinea y esta costa». Para Mendaña el objetivo principal del establecimiento era la con-

versión de los paganos, lo cual, con toda probabilidad, sólo atraía de forma intermitente a la tropa o a Sarmiento, quien más tarde afirmó haber iniciado el proyecto (en cualquier caso, participó activamente en su organización) y haber declinado el mando que le fue ofrecido, a condición de retener el control sobre toda la empresa. Eso es improbable; su cargo era el de capitán del buque insignia, no piloto jefe, pero desde su propio punto de vista se equiparaba al menos con ese oficial; como sucedió en tantos viajes españoles, el mando fue todo menos armonioso. El objetivo no estaba claro, lo cual era sin duda inevitable, pero al principio parecen haberlo sido las islas del Oeste, de Sarmiento, situadas en algún punto entre las latitudes 14 y 23ºS, no lejos del Perú, después la propia *Terra Australis*, la gran masa de tierra que se extendía desde Nueva Guinea a Magallánica.

Las naves *Los Reyes* y *Todos Santos*, que agrupaban cerca de cien hombres, preparadas apresuradamente, zarparon de El Callao el 19 de noviembre de 1567, el día de Santa Isabel, que se convirtió en patrona del viaje. La nave *Los Reyes* era la capitana, y llevaba a Medaña, a Sarmiento y al piloto jefe Hernan Gallego, quien había surcado aguas magallánicas con Ulloa y Ladrillero. Tomaron rumbo Oeste-Sudoeste hasta una latitud de cerca de 15°45'S, luego hacia el Oeste y al Norte y finalmente al Oeste. Ese cambio de rumbo fue muy criticado por Sarmiento, quien sostenía que las instrucciones que tenían eran de continuar adelante, y quien también estaba enfadado por la negativa de Mendaña a investigar un banco de nubes que Sarmiento pensaba podían indicar tierra. Esa insistencia, y la promesa hecha por Gallego el último día del año –hacía ya seis semanas– de que encontrarían tierra a finales de enero hacían poco creíble la afirmación de Mendaña de que tenían provisiones «por lo menos para un mes». Como señala Wallis, eso significaría apenas un mes; pero, aunque el agua era mala, no se había acabado, y no había indicios todavía de escasez de comida. [30] Es posible que al cambiar el rumbo Gallego siguiera su propio plan: descubrir Nueva Guinea desde el Este, tomando como referencia el cabo de la Cruz (o Cruzes) de Bernardo de la Torre, que se hallaba en esa costa y se creía distaba sólo 600 leguas de Perú.[31]

El 15 o el 16 de enero de 1568 llegaron a una «Isla de Jesús», lo más probable es que se tratara de Nui o de alguna isla cercana en las Ellice. Aquí Sarmiento volvió a crear problemas, criticando que no hubieran desembarcado y tomado posesión (Gallego no quería arriesgar los barcos ni demorarlos), y, más tarde, insinuando a los soldados que habían dejado atrás un reino. [32] Continuaron rumbo al oeste y el 1 de febrero, día de la Candelaria, llegaron a unos bajíos que llamaron «Bajos de la Candelaria», y que bien se trataría de Ontong Java o del arrecife de Roncador.[33] Al amanecer del sábado día 7 vieron una gran y elevada extensión

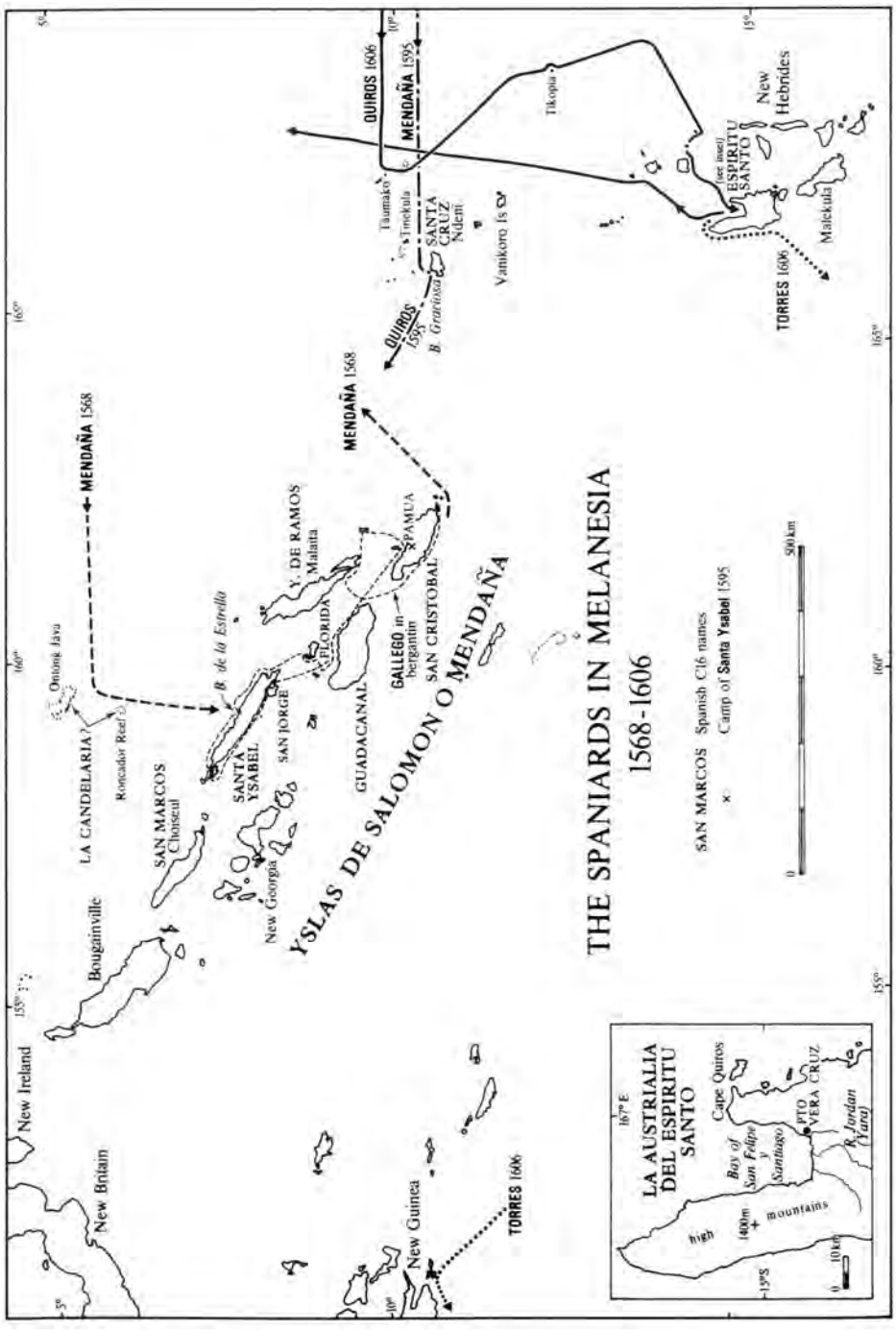



*Figura 15*. LOS ESPAÑOLES EN MELANESIA, 1568-1606.

de tierra, que no era un pequeño atolón: Santa Isabel, la más grande isla del Pacífico vista por ojos europeos. Distaba unas 15 leguas y no estuvieron cerca de ella hasta la tarde del domingo: los isleños acudieron a recibirlos en canoas, tímidos hasta que un marinero nadó hasta ellos, deseosos de bulla y algazara, ladrones en cuanto tuvieron el valor de subir a bordo, pero muy amistosos y pronto imitaron el signo de la cruz y el padrenuestro. Los barcos no pudieron hallar puerto esa noche, pero llegaron a uno el lunes, guiados por una estrella brillante que resplandecía a la luz del día –sin duda la estrella del Este–. Allí, en la bahía de la Estrella (que aún conserva ese nombre), desembarcaron y tomaron posesión, mientras los franciscanos cantaban *Vexilla Regis prodeunt* –«las banderas del rey continúan adelante–».[34]

El brillante presagio era engañoso, aunque por un tiempo todo fue bien. Para principios de abril, habían construido un bergantín y durante el siguiente mes visitaron la costa norte de Guadalcanal y circunnavegaron Isabel. Para cuando regresaron a la bahía de la Estrella, las relaciones con los «indios» habían empeorado, y la expedición completa se trasladó a Guadalcanal, estableciéndose el 12 de mayo en Puerto de la Cruz, donde está ubicada la actual pequeña y agradable capital, Honiara. Una semana después el bergantín volvió a navegar, siguiendo la costa norte de Guadalcanal, cruzando a continuación hacia Malaita y luego tomando rumbo al Sur hasta San Cristóbal, regresando a Puerto de la Cruz el 6 de junio. Los barcos fueron anclados en San Cristóbal, donde carenaron mientras el bergantín exploraba la costa sur de la isla. El trabajo hecho en seis meses por Gallego y su copiloto Ortega fue notable (Figura 15): gran parte de las costas de Santa Isabel, Malaita (isla de Ramos), Guadalcanal, San Cristóbal y Florida habían sido examinadas, así como otras tantas islas de menor tamaño y habían avistado Choiseul (su San Marcos) y Nueva Georgia (Arrecifes). Aunque Gallego sobrestimó mucho los tamaños de esas islas, muchas de sus localizaciones pueden todavía ser identificadas con precisión y muchos de los nombres españoles que dieron a las islas que visitaron permanecen en los mapas. Esa parte del trabajo fue bien hecha. Pero la brillante estrella se había ensombrecido; las esperanzas de asentamiento y de conversión de los paganos se habían evaporado por completo.

La primera recepción amistosa, cuando, al bajar a tierra los visitantes, los indios habían bailado al son de los pífanos y las guitarras españolas y al de sus propias flautas, cuando su líder Bileban-Arra y Mendaña habían intercambiado nombres –ambos eran jefes o *tauriquis*–, se había vuelto amarga. Los isleños, ante la intrusión de decenas de hombres improductivos que pedían comida, se habían retraído a un humor sombrío; es natural que los españoles no comprendieran que su demanda de consumo descompensaba esa pequeña y precariamente equilibra-

da economía. Mendaña, hombre honesto y de espíritu elevado, preguntó a los frailes qué podía hacerse; estos –comprendiendo algo, pero no lo bastante– le respondieron que debía mandar expediciones a la búsqueda de los víveres indispensables: si nada les era ofrecido, sólo podían tomar comida y, en ningún caso, debían saquear los poblados, debiendo dejar a cambio de lo que cogieran presentes adecuados. Es evidente que se hicieron esfuerzos para cumplir esa casi contradictoria ordenanza; pero, con el tiempo, inevitablemente la quebrantaron. Sarmiento, casi una réplica de los primeros y más duros conquistadores, no era el hombre más apropiado para encargarse del pillaje. Lo enviaron al interior y escaló la cordillera central de Isabel, una proeza no repetida hasta este siglo. En conjunto se contuvo por el momento, pero eso no podía durar: la falta de entendimiento era demasiado grande.

Los indios recurrieron al acoso de la guerrilla, intercalada con gestos que en su propia cultura significaban una intención amistosa. Por lo menos en una ocasión ofrecieron a los españoles carne humana para su deleite, gesto que fue contraproducente. El triste síndrome se repitió cuando los españoles se trasladaron a Guadalcanal; y podemos estar seguros de que las nuevas sobre los extraños invasores les habían precedido. Los trofeos de guerra eran cerdos, que los españoles necesitaban con desesperación, tesoros capitales en la cultura local. Allí, ante una verdadera crisis alimenticia, Sarmiento devastó un poblado (para ira de Mendaña) y tomó rehenes a traición. Nueve españoles fueron asesinados en venganza, y quedó claro que el canibalismo no iba a restringirse a la familia: el contador Catoira quedó convencido de que un indio palpó las piernas de un soldado, su lote en la fiesta, para ver si eran tiernas…[35] De esa forma un grupo nativo que podía haber sido amigo fue masacrado, sus cuerpos descuartizados abandonados en los lugares donde los españoles habían sido asesinados y Sarmiento quemó todos los poblados accesibles. El proceso se reprodujo de nuevo en San Cristóbal.

Había llegado el momento de irse. Se celebró un consejo el 7 de agosto: Mendaña, asumiendo que las islas estaban cerca de una gran masa de tierra, deseaba tomar rumbo sur durante unos diez o doce grados más; Gallego replicó que, aunque tenían suficiente comida para el viaje de vuelta, serían pocos los alimentos que podrían recoger explorando alrededor de las islas –y los barcos estaba muy maltrechos–. A la vista de la distancia del Perú, muy superior de lo que habían previsto, la escasez de comida y la hostilidad nativa, acordaron que el establecimiento era imposible; Mendaña, Sarmiento y un par de soldados, ávidos de oro, disintieron, pero Gallego ganó la partida. Cualquier ruta, excepto la de regreso, con toda probabilidad habría significado el desastre. Mendaña aceptó la decisión, pero de forma tan reluctante que no cesó de insistir a los pilotos para que tomaran rumbo

al sudeste, hacia los alisios, alegando que los vientos cambiarían con el equinoccio y así llegarían a Chile, aunque era obvio que aún tenía en la mente la Tierra del Sur. Los pilotos respondían, infaliblemente, «el hombre de tierra razona y el marino navega», y al cabo de un mes presentaron una protesta formal en prevención de futuras vacilaciones: la única vía de salvación era Nueva España. Sólo entonces Mendaña se dio por vencido.[36]

Al norte del Ecuador se toparon con una isla que Gallego identificó como la San Bartolomé (Taongi) de Salazar, pero que en realidad era Namu en las Marshalls; un trapo y un clavo hincado en un palo eran probablemente reliquias de Villalobos o del *San Gerónimo* de 1566. Más adelante, a una latitud 19-20ºN, navegaron en torno al muy aislado atolón de isla de Wake (que no volvió a ser visto hasta 1796), y a mediados de octubre la almiranta, que ahora estaba al mando de Sarmiento, se separó de la flota. El *Los Reyes* perdió su palo mayor en una tempestad –en cuarenta y cinco años Gallego no había visto una igual– pero lograron aparejar una bandola, en un principio con una manta a modo de vela, y sobrevivieron–, aunque el barco, «que había sido construido sólo para la costa del Perú, para la cual bastaba… no estaba preparado más que para ahogarnos a todos».[37] Los soldados, atormentados por el escorbuto y reducidos (como el propio Mendaña) a una ración diaria de «medio galón de agua, la mitad de la cual eran cucarachas aplastadas», declararon que «ya no tenían ninguna fe en mapas ni papeles» y exigieron dar la vuelta, con la probable intención de ir a las Filipinas, donde Legazpi estaba todavía en Cebú. Enfrentado a esa locura, Mendaña se afirmó, por una vez con el respaldo de sus pilotos: la tierra sin duda estaba cerca. Las murmuraciones continuaron hasta que al día siguiente recogieron un tronco «limpio y casi libre de percebes»; pero aún tardaron ocho días hasta que el 19 de diciembre, avistaron la Baja California. Cerca del extremo de la península descansaron y abrevaron, y los enfermos fueron alimentados con pelícanos; una gran cacatúa blanca traída de las Salomón, «un ave muy rara, como nunca se había visto otra igual», había sido sacrificada con el mismo fin. No pudieron llegar a Navidad y hasta el 23 de enero de 1569 no arribaron a un puerto cristiano, Colima, donde tres días después Sarmiento se les unió con el *Todos Santos*.[38]

El viaje no había terminado, ni tampoco sus problemas. Sarmiento era el principal problema: se había insubordinado de forma notoria y Mendaña mandó arrestarlo, lo más probable es que fuera con el fin de evitar que levantara falsos cargos contra él. El asunto es oscuro; Sarmiento pronto quedó libre, pero bien él, o Mendaña, o ambos, consideraron imprudente que fuera al Perú. Los asendereados viajeros fueron recibidos en Colima, que no era gran cosa como puerto y no pudieron reparar las naves allí; al bajar por la costa, desde Acapulco a Realejo, fue-

ron recibidos con alarmada sorpresa, que sólo cedió cuando Gallego fue reconocido por sus compañeros pilotos: John Hawkins había estado en la costa del Atlántico dos años antes y, puesto que «no se había certificado que no fueran luteranos», fueron tomados por «extraña gente escocesa», con malas intenciones. En Realejo por fin pudieron reparar las naves, pero sólo cuando Mendaña y Gallego comprometieron su crédito personal. No llegaron a El Callao hasta el 11 de septiembre de 1569; habían estado fuera más de treinta y dos meses.[39]

La Tierra del Sur no había sido hallada y la posición de las islas que habían descubierto era incierta. Incapaz de tomar en consideración de forma adecuada la incidencia de la corriente surecuatorial, Gallego había subestimado mucho la distancia recorrida desde El Callao hasta los Bajos de la Candelaria, estimándola en 1.638 leguas cuando en realidad eran 2.284, entre 9.700 y 13.525 km –un error de cálculo de un veinticinco por ciento–. Es cierto que pudo deducir correctamente que las islas no quedaban lejos del sudeste de Nueva Guinea; pero eso dependía de un cálculo muy reducido de la anchura del Pacífico. Con las técnicas de que Gallego disponía, el error es excusable, pero por su culpa las Salomón fueron lanzadas a una errática carrera.[40]

Sin embargo, la existencia de islas grandes y elevadas bien podía indicar la presencia de un continentemadre no lejos de ellas, y, de hecho, ¿no podía ser que las islas vistas al oeste –Choiseul y Nueva Georgia– fueran promontorios continentales? Si no habían hallado ninguna tierra firme, tampoco les había sido revelada ninguna riqueza significativa; hubo indicios de oro, falaces, pero suficientes para desatar desaforados rumores a lo largo de los muelles del Nuevo Mundo. Lopez Vaz, un portugués capturado cerca del Plata por los hombres del conde de Cumberland en 1587, hablaba con mucha confianza de 40.000 pesos de oro, «además de una gran cantidad de clavos y jengibre» que habrían sido traídos por Mendaña –«¡eso pese a que los españoles "no deseaban ni estaban ansiosos de oro"!»–. Añadió la intrigante sugerencia de que las Salomón habían recibido ese nombre «porque los españoles creían que eran esas las islas de las que Salomón obtuvo el oro para adornar el Templo de Jerusalén, por lo que estarían más deseosos de ir a ellas y habitarlas». [41] La conjetura ofírica estaba lejos de haber muerto; pero Ofir era tan elusivo como siempre.

Para Mendaña, las islas y sus almas que impetraban la salvación, se convirtieron en una obsesión. Fue a España con su tío el gobernador en 1569, y presentó una exagerada visión de su descubrimiento y de las oportunidades que ofrecía. Sin duda por influencia de Castro, que estaba en el Consejo de Indias, en 1574 obtuvo una autorización para realizar una expedición importante y fundar una colonia, de la que sería nombrado marqués: era como si los viejos tiempos de la

Conquista volvieran. Pero cuando llegó al Perú en 1577, encontró el clima cambiado. Su tío estaba lejos y el nuevo virrey, el gran Francisco de Toledo, no veía ningún objeto en esas aventuras tan caras, ni siquiera como un medio para librarse de los turbulentos soldados de fortuna –a fin de cuentas, estos siempre acababan por volver y reclamaban recompensas por sus servicios–. Sarmiento tenía el favor de Toledo y unos corsarios más reales que la fantasmal gente extrangera escocesa pronto harían tambalearse el mundo español del Pacífico: mientras Drake y Cavendish campaban por sus respetos, ningún barco ni hombre ni peso podían ser empeñados en aventuras, por piadosas que fueran.[42] Pero con la captura de Richard Hawkins cerca del moderno Ecuador en 1594 la amenaza inmediata cesó; y Sarmiento, tras su frustrada fortificación del estrecho de Magallanes contra un segundo Drake, estaba afortunadamente fuera de escena. Un nuevo virrey, el marqués de Cañete, tenía una disposición más favorable que el furiosamente realista Toledo. Pero pasaría un cuarto de siglo desde el regreso de Mendaña a El Callao antes de que pudiera lanzarse de nuevo a su búsqueda.

## La Tierra del Sur II: Mendaña y la Sagrada Cruz, Quirós y Doña Isabel

En toda la «trágica historia del mar» difícilmente puede hallarse una historia más terrible que la del segundo y final viaje de Mendaña, a no ser la del prolongado desastre de Sarmiento en el estrecho. La aventura de Mendaña ha sido registrada por un poeta, Luis de Belmonte Bermúdez, el secretario del piloto jefe, Pedro Fernández de Quirós o, para darle su nombre portugués, Queiroz. La sustancia de la historia procede decididamente de Quirós; las palabras son a menudo las del poeta; es una narración asombrosamente vívida, en la que se emplea mucho el estilo directo, que ha sido fuente de inspiración para los poetas de nuestros días. La historia, con su continuación en el viaje del propio Quirós diez años después, es una casi inmitigada tragedia en su más pura y elevada acepción, la de colapso de un ideal que sus defensores creían de inspiración divina, a manos de sus instrumentos humanos, dignos de compasión. [43]

El objetivo de Mendaña era fundar una colonia en el temor de Dios desde la que propagaría la luz sagrada de los Evangelios. Sus instrumentos eran cuatro barcos y trescientos setenta y ocho hombres y mujeres, incluidos seis religiosos, así como su mujer Doña Isabel Barreto y sus tres hermanos. Sobre estos y sobre el contramaestre Manrique, un quisquilloso viejo soldado, la luz divina no resplandecía. La única figura señera, aparte de los frailes, que compartió plenamente el entusiasmo de Mendaña (el término se emplea en su viejo sentido teológico) fue probablemente Quirós, aunque algunos hombres y mujeres humildes tenían por lo

menos el don de la caridad. Había otros, como el soldado reprendido por Quirós por haber disparado y matado caprichosamente a un isleño que llevaba a un niño en brazos, que replicó que lamentaba mucho que el Diablo hubiera de llevarse a los que le estaban destinados, pero que tenía una reputación que mantener como buen tirador.

Desde un principio la expedición fue confusa y desordenada. Desde el momento que subió a bordo, Manrique interfirió en los asuntos de los marineros y se peleó con Doña Isabel y con Quirós. Los dos galeones, junto con dos barcos más pequeños, zarparon de El Callao el 9 de abril de 1595 y se dirigieron al Norte hacia Paita, aprovisionándose o, mejor dicho, requisando provisiones en los pequeños puertos de la ruta: en uno de ellos la almiranta fue cambiada, por una combinación de fraude y coacción, por lo que creían era un barco mejor. En Paita se produjeron más peleas con Manrique y sólo los ruegos repetidos de Mendaña persuadieron a Quirós para continuar a bordo. Después de partir de Paita el 16 de junio, las cosas mejoraron momentáneamente; los vientos y el clima eran favorables y los barcos avanzaron a buen paso hacia el Sudoeste y, luego, en general, en dirección oeste. Los ánimos eran altos y se celebraron quince bodas en el primer mes de navegación. Pero si la debilidad como líder de Mendaña se hizo patente en Paita, sus limitaciones como navegante también quedaron en evidencia en su primer desembarco.

Había encomendado a Quirós la elaboración de un mapa que mostrara sólo la costa peruana y dos puntos en las latitudes 7 y 12ºS, respectivamente, a 1.500 leguas de Lima: estos indicaban la localización de las islas Salomón; el resto se omitió, para evitar que ninguno de los capitanes se sintiera tentado de hacer descubrimientos por su cuenta. La ruta era fácil: una vez en la latitud 7-12ºS, lo único que hacía falta era navegar latitudinalmente hacia el Oeste, con los vientos y las corrientes a favor. Sin embargo, tras recorrer 1.000 leguas, Mendaña estaba seguro de que las primeras islas a las que llegaron el 21 de julio eran las Salomón: estaban en la latitud correcta, pero en realidad casi a 50º de longitud desde San Cristóbal. Era obvio, sin embargo, que esos nativos de piel clara y pelo suave no podían ser los velludos negros de las Salomón, y Mendaña dio a sus descubrimientos el nombre, que conservan en parte, de las Marquesas de Mendoza, por el apellido de Cañete.

Cuatrocientos nativos salieron a recibirles en canoas, isleños «casi blancos, de facciones muy agraciadas», un joven tan claro de piel, fresco y hermoso que Quirós escribió «nunca en mi vida he sentido tal dolor como cuando pensé que tan bella criatura (la palabra era más literal entonces) tuviera que ser abandonada a su perdición».[44] Durante un tiempo se festejó en un espíritu de curiosidad mutua, hasta

que la libertad con que los isleños se apropiaban de aparejos y pertrechos de las naves empezó a ser molesta. Se disparó un arma que los dispersó asustados, pero un hombre que se resistía a dejar la capitana *San Gerónimo* fue herido en un brazo con una espada, y sus compañeros blandieron lanzas, arrojaron piedras e intentaron remolcar el barco a tierra. Entonces empezó el tiroteo. El proceso se repitió, con menos provocación, en otras islas; hubo episodios amistosos esporádicos, pero cuando los españoles se fueron, sólo dos semanas después, Quirós calculó que habían muerto doscientos marquesanos, la mayor parte por mero capricho. Y así fue el primer contacto importante entre europeos y polinesios.

Mendaña aceptó que ésas no eran las islas que buscaba, pero tres o cuatro días después de abandonar las Marquesas (es decir, el 8 o el 9 de agosto) anunció que encontrarían la tierra que andaban persiguiendo antes de la caída de la noche, ese mismo día. Las provisiones se estaban terminando pero ante esa noticia la tripulación comió y bebió con más libertad; y pasaron los días y no vieron tierra, hasta el 20 de agosto, a 400 leguas de las Marquesas: pero no era más que un atolón, que llamaron «San Bernardo». Nueve días después llegaron a otra isla, «La Solitaria», pero el mar de alrededor estaba plagado de arrecifes, por lo que era demasiado peligroso intentar un desembarco. Las autoridades, en inusual acuerdo, identifican esas islas como Pukapuka (isla del Peligro; no debe ser confundida con la «San Pablo» de Magallanes en las Tuamotus) y Niulakita, en las islas Cook y Ellice, respectivamente. Con tan pobres avistamientos, la murmuración creció entre los soldados, azuzada por algunos de los pilotos, celosos de Quirós: habían navegado sobre islas hipotéticas, borradas del mapa que éste había elaborado a solicitud de Mendaña, y podían seguir navegando eternamente, o al menos hasta la Gran Tartaria. Para conseguir su prometido marquesado, Mendaña estaba dispuesto a enviarlos a pescar sus cacareadas perlas al fondo del mar… Pero el final del viaje estaba cerca, aunque no era el que esperaban. Treinta días después de que Mendaña anunciara que divisarían tierra ese mismo día, vieron un gran banco de humo negro enfrente de ellos: un peor augurio, pero más apropiado que la brillante estrella de su primer viaje.

La mañana del 8 de septiembre les mostró con claridad una gran y bella isla que ya habían visto cuando la lluvia remitió la noche anterior: se trataba de Ndeni, que Mendaña llamó Santa Cruz.[45] La fuente del banco de humo se hallaba al noroeste: era el volcán de Tinakula, que se elevaba escarpado sobre el mar como un pan de azúcar, en activa erupción. Pero no pudieron ver la almiranta y su búsqueda por los barcos más pequeños resultó infructuosa. El misterio del mar no se aclaró hasta 1970-71, cuando en una excavación en Pamua, en la costa norte de San Cristóbal, se desenterró cerámica colonial española en cantidades que indicaban una estancia más larga y por más gente que la que podía haber supuesto la exploración de Gallego en el bergantín de 1568, que no acampó en la costa: no cabe duda razo-

nable que eso indica un asentamiento de la tripulación del *Santa Isabel*. Pese al hecho de que Mendaña había rehusado recientemente una petición de agua que le hizo el capitán de la almiranta, la separación probablemente no fue intencionada: la mujer del almirante quedó detrás en la capitana, San Cristóbal podía ser reconocida a través de la descripción hecha por Gallego, y, naufragara o no el barco, que estaba en malas condiciones, a su tripulación le debió parecer sensato quedarse en San Cristóbal a la espera de que el resto de la flota llegara a su presunto destino.[46]

En Santa Cruz, Mendaña volvió a asegurar que reconocía la isla: los nativos tenían el color adecuado, aunque su lenguaje era distinto del de las gentes de Santa Ysabel y Guadalcanal. La primera recepción fue hostil, siéndoles disparadas flechas desde las canoas (sin causar daños); los arcabuceros pronto repelieron ese débil ataque, con daños. Tras varias tentativas de anclaje, la expedición por fin descansó en la cabecera de una profunda bahía situada al noroeste de Santa Cruz, donde los isleños eran amistosos, especialmente su jefe Malope, que intercambió el nombre con Mendaña. Aquí empezaron a establecerse, en un punto que puede ser hallado con precisión a través del relato de Quirós, y que ha sido confirmado por hallazgos de cerámica: la bahía Graciosa mantiene su muy inadecuado nombre.

El círculo vicioso de recibimiento amistoso, malentendidos, retiradas sombrías, reconciliaciones ocasionales, robos y asesinatos volvió a comenzar, agravado por violentas disensiones en el seno de la desmoralizada tripulación. Mendaña se quedó a bordo de su barco –la casa del gobernador aún no estaba lista– y, aunque los soldados trabajaron con ahínco en un principio, «el Diablo trabajó tan bien sobre algunos de ellos, que sus mentes se empeñaban en recordar las delicias de Lima». Quirós estaba convencido de que tan pronto se lograba un entendimiento amistoso con los lugareños, algunos soldados asesinaban isleños deliberadamente para provocar hostilidades y así forzar el abandono de la colonia. Se firmaron peticiones sediciosas, se disparó sobre los barcos –«no sé a qué pájaros apuntaban»–. Cuando Mendaña al fin pasó a la acción, fue, en palabras de Jack Hilton, «como poco más que el vasallo de Doña Isabel y sus hermanos». El jefe de campamento fue ajusticiado por orden de Mendaña y en su presencia, y también se dio muerte a otros descontentos; y ese mismo día el mejor amigo de los españoles, Malope, fue asesinado por miembros de la banda de Manrique mientras festejaba con ellos. En un intento fútil de reparación, la cabeza del alférez responsable de la muerte fue dejada a la puerta de la casa de Malope en su pueblo desierto; el otro asesino fue perdonado –se habían perdido cerca de doscientas vidas en la almiranta y no se podía desperdiciar ni una más– pero murió de humillación y vergüenza por el desprecio con que era tratado. La cabeza de Manrique y la del otro hombre asesina-

do con él deberían haber sido enterradas, pero nadie se preocupó de ello, y fueron halladas en la playa, mordidas por los perros.

Ante todo esto, Quirós resultó ser un pacificador incompetente; el único control que existía estaba en las arbitrarias manos de los Barreto. Mendaña estaba enfermo y deshecho, sumido en un estupor religioso; murió a mediados de octubre, nombrando a su mujer gobernadora y a su cuñado, Lorenzo Barreto, capitán-general; pero éste, a su vez, murió pronto de una herida recibida de los isleños. Como es natural, la hostilidad de estos era ahora más persistente y sólo quedaban quince soldados sanos. Cuando la mayor parte de la compañía se embarcó en las naves, el 7 de noviembre, la primera colonia europea en los mares del Sur puso fin a sus dos meses de miserable y sangrienta existencia.

La agonía, sin embargo, estaba lejos de terminar. La moral aún decayó más por la muerte del concienzudo vicario, quien se levantó de su lecho de muerte para confesar a Lorenzo Barreto. Se hicieron dos incursiones en busca de provisiones a una pequeña isla cercana; se reprodujo el proceso usual. El cuerpo de Mendaña fue desenterrado, para evitar que fuera profanado por los salvajes, pero los integrantes de la nave capitana se negaron a admitirlo a bordo; fue cargado en la fragata. Abandonaron a sus perros, que corrían por la playa ladrando desesperados, todos salvo uno, que nadó hasta los barcos «y en recompensa a tanta fidelidad fue subido a bordo; y de él puede decirse que la fortuna favorece a los valientes». Al fin, el 18 de noviembre, zarparon los tres barcos, aunque Quirós, con sensatez, había propuesto abandonar los dos barcos más pequeños y emplear su tripulación y aparejos en la capitana.

El plan era navegar con rumbo oeste-sudoeste hasta llegar a la latitud 11ºS, con la esperanza de encontrar San Cristóbal y la almiranta; de no ser así, dar la vuelta rumbo a Manila. Con toda probabilidad, la tripulación del *Santa Isabel* todavía estaba acampada en Pamua, en la cima de una colina en el interior con excelentes vistas sobre el mar, y, si el *San Gerónimo* hubiera continuado su camino al llegar a 11º, bien podrían haberse encontrado, en cuyo caso, lo más posible es que ambos barcos hubieran sufrido el mismo ignorado destino, pues los barcos estaban podridos y las provisiones eran escasas. Pero, al no avistar tierra en la latitud 11ºS, Quirós tomó rumbo noroeste para evitar Nueva Guinea, que creía estar cercana; de haber estado sus barcos bien pertrechados, hubiera preferido explorar las tierras de las que vio señales unos días después –el tronco de un árbol y unos haces de cañas–. Pero en su desesperada situación se vio obligado a evitar el azar de unas islas y costas desconocidas.[47]

El viaje hasta Manila fue terrible en extremo y no se vio atemperado por la solidaridad humana en la desgracia. Era necesario que esos hombres débiles traba-

jaran incesantemente para poder gobernar las velas y los aparejos. Quirós hizo cuanto pudo para que los trabajadores y los enfermos recibieran cuidados; la gobernadora se negó a compartir su abundante despensa de provisiones y consumió las escasas reservas de agua para lavar su ropa. Propuso ahorcar a los murmuradores, pero finalmente proporcionó dos cántaros de aceite para los enfermos, que no duraron mucho. Es posible que los hombres estuvieran demasiado débiles y desmoralizados para amotinarse; si alguna vez un oficial tuvo justificación para encabezar un motín, fue ésa, pero Quirós se entregó a la desesperada e ingrata tarea de actuar como pacificador entre la mayoría y el núcleo duro en tono a los Barreto. La galera tomó su propio camino a principios de diciembre, después de haber sido especialmente conminada a no hacerlo, pues Quirós temía que la capitana se hundiera en cualquier momento. Unos días más tarde, la fragata desapareció; en su caso, Quirós había pretendido trasladar a su exhausta tripulación al *San Gerónimo*, pero fue desautorizado. Por falta de aparejos con los que izar el bote no pudo desembarcar en Ponape ni en Guam, donde llegó el 1 de enero de 1596, pero aquí al menos, pudo intercambiar chatarra de hierro por provisiones que les acercaron en canoas, aunque dos guameses «fueron muertos con un arcabuz, por una disputa sobre una duela de un barril».

A mediados de enero llegaron a las Filipinas, pero Quirós no tenía mapas del archipiélago y sin ellos era difícil y peligroso anclar; no cabe duda de que fue su confianza en su propia habilidad lo que salvó a la capitana del desastre cuando estaban a punto de recibir socorro. Encontraron a un hombre que había guiado a Cavendish por entre las islas, quien les informó de que la tierra que veían era el cabo del Espíritu Santo, la punta noreste de Samar, hacia la que Quirós se dirigía. Allí encontraron un buen puerto y, sobre todo, comida; algunos de los enfermos murieron de empacho. Obstinada hasta el fin, Doña Isabel mandó azotar a un soldado casado que había bajado a tierra a por comida, supuestamente contra su voluntad; pero el viejo contramaestre protestó con tanto ardor que tuvo que renunciar a sus propósitos. Siguió amenazando con la justicia de Manila y envió por delante a sus dos hermanos supervivientes para que informaran. Antes de que el barco llegara a Luzón, las provisiones volvían a escasear y, cuando Quirós se dirigió a la gobernadora para solicitar su ayuda, ésta le reprochó su mal comportamiento para con Mendaña, quien tanto había invertido en la expedición, antes de entregarle de mala gana un becerro. En la entrada de la bahía de Manila un guardacostas español subió a bordo y se horrorizó a la vista de los hombres y mujeres enfermos y hambrientos –y también niños– en la cubierta inferior, cuando en la cubierta superior había dos cerdos –pero ¡eran los cerdos de Doña Isabel!–. Ante su indignación, «¡voto al diablo!, ¿es éste momento para guardar cortesías con los

cerdos?», Doña Isabel a regañadientes ordenó matar los puercos. Era difícil maniobrar en la bahía con esa débil y huraña tripulación, pero pronto fueron enviados alimentos y provisiones desde Manila. Cincuenta personas habían muerto en el viaje de doce meses y, de las cuatrocientas que habían zarpado de Paita, sobrevivían sólo cien cuando el día 11 de febrero de 1596 echaron el ancla en Cavite, poniendo fin a ese largo horror.

La galera llegó a Mindanao en tan lamentable estado que se decía que su tripulación fondeó para matar y comerse un perro que vieron en la playa. De la fragata que transportaba el cadáver de Mendaña se tenían sólo vagas noticias, según las cuales había sido vista varada en alguna costa desconocida, con las velas desplegadas y toda su tripulación muerta. En cuanto a la mujer de Mendaña, en el viaje esa diabólica mujer había hecho un retiro espiritual, preparándose para recibir a Dios; en Manila conoció a un primo joven del gobernador con el que se casó. [48] De nuevo equipada y bien provista, la nave *San Gerónimo* zarpó hacia Acapulco, donde llegó el 11 de diciembre de 1597. Desde allí Quirós navegó hasta Perú en otro barco, abandonando la nave aunque no nuestra historia.

Quirós, atrapado entre el demonio de Doña Isabel y el potencialmente turbulento mar de los marineros y soldados, aparece en todo este asunto revestido con las prendas y la estatura moral de un hombre cercano al heroísmo; cierto que podría objetarse que ese halagador retrato ha sido pintado por él mismo o por su secretario, un poeta que lo apreciaba mucho. No obstante, la crónica no es sólo consistente interna y psicológicamente, sino que también es coherente con lo que sabemos acerca de él de otras fuentes, no siempre amigas. Su lealtad no admite reproches, tanto para con Mendaña como para con Doña Isabel, a quien no puede haber respetado por sí misma, sólo por su cargo; de hecho, esa lealtad prevaleció sobre su deseo de obtener un trato justo y decente para sus hombres. Esas cualidades de humanidad e indulgencia, tan evidentes en la relación entre Quirós y Belmonte y que tan atractivas resultan, han sido certificadas por un testigo hostil, Prado, y son precisamente las que le ocasionaron el desprecio de Prado y, en menor medida, el de un hombre mejor, Torres. E incluso en esa relación, hay indicaciones claras de los puntos en los cuales esas virtudes aparecieron, en el contexto en que actuaban, como debilidades y fallos.

En cuanto a su competencia como cosmógrafo, fue atestiguada por autoridades contemporáneas como el notable matemático jesuita Clavius, el reformador del calendario, y, teniendo en consideración los recursos técnicos de que disponía, resiste la crítica actual. Cabe señalar que cuando realiza un acto de afirmación es siempre en materias de navegación, y que por sí solo sacó adelante el *San Gerónimo* en su terrible viaje. La nobleza de su sueño, la intensidad de su visión espiritual, se

verán más adelante; la pasión con la que los abrazó puede parecernos, en esta época de escepticismo psicológico en esas cuestiones, extravagante hasta rayar con lo absurdo; pero debemos verlo en el contexto de su tiempo, de su país y su fe: él y Mendaña eran hombres no de la Conquista, sino de la Contrarreforma. Sus debilidades son demasiado marcadas como para permitirle alcanzar verdadera grandeza, pero fue un personaje fuera de lo común y, si no grande, por lo menos fue bueno: en un sentido no satírico, un «Quijote espiritual».

## La Tierra del Sur III: Quirós y la Nueva Jerusalén

Ya en Manila, Quirós estaba determinado a regresar a las islas; pidió a de Morga que mantuviera en secreto la existencia de las Marquesas «hasta que Su Majestad sea informado y ordene lo que sea más conveniente para su servicio», puesto que su posición central en el mar del Sur permitiría a los ingleses hacer mucho daño si llegaban a tener noticias al respecto y a establecerse en ellas. [49] De vuelta en el Perú en junio de 1597, intentó conseguir un barco del virrey Velasco, quien sentando un precedente para sus futuros tratos con Quirós, se salió por la tangente (como era natural, dados sus antecedentes). A sugerencia suya, Quirós fue a España para exponer sus planes a la Corte; visitó Roma como peregrino en el año santo de 1600 y obtuvo el apoyo del Papa (en una audiencia privada), del embajador español en la Santa Sede y de los más prestigiosos matemáticos y cosmógrafos, quienes quedaron impresionados con sus conocimientos de navegación. Su sagrado proyecto puede haber sido implantado en su mente por la inolvidable visión del joven marquesino, tan bello y, sin embargo, condenado; pero si llegó a Roma como un hombre con una misión, fue allí donde se convirtió en un poseído, y esa obsesión lo alentó a través del fracaso humillante, demoledora pobreza y la enfermedad de la esperanza siempre diferida, hasta que la muerte «lo salvó de ulteriores frustraciones y humillaciones y a las autoridades españolas de ulteriores importunidades».[50]

En 1603 Quirós obtuvo la autorización real, cuyas instrucciones al virrey del Perú estaban redactadas en términos enérgicos. [51] Hubo alguna oposición por parte del nuevo marido de Doña Isabel, quien se consideraba a sí mismo sucesor de Mendaña como gobernador de las Salomón, pero remitió ante las afirmaciones de Quirós de que esas islas no estaban en su programa. Se le dieron dos barcos, el *San Pedro* y *San Pablo*, como capitana, y otro *San Pedro* como almiranta, con una zabra o lancha para el trabajo en la costa; una tripulación de entre doscientos cincuenta y trescientos hombres, incluidos seis franciscanos, contratada para un año, con semillas y animales para el establecimiento de una colonia. Pero, como solía

suceder, la estructura de mando parecía calculada para asegurar el conflicto. Había un cierto prejuicio contra Quirós por ser portugués. El almirante, Luis Váez de Torres, era un hombre tenaz, competente y leal, pero no respetaba gran cosa a su líder; el desconfiado piloto en jefe, Juan Ochoa de Bilbao, puede haber sido conflictivo, aunque Brett Hilder da a entender que el único conflicto en que se vio envuelto estuvo relacionado con la defensa de su postura, que era correcta, frente a la de Quirós en una disputa sobre la distancia recorrida. En cuanto a don Diego de Prado y Tovar, como su nombre indica el personaje de más alcurnia del barco, era un caballero-voluntario con algunas ilusiones de sucesión en el mando –quizá incluso con la designación por el virrey como tal– y es difícil adivinar en sus doctas palabras las virtudes que H. N. Stevens atribuye a ese «muy maliciado hombre»: se acusa a sí mismo de malicia, deslealtad y una determinación sin escrúpulos a explotar su ambigua situación. Olvidó que, al menos a la larga, «la malicia para ser efectiva debe ser disimulada».[52]

En Lima se abrigaban dudas razonables sobre la conveniencia de promover nuevas colonias que sería difícil apoyar; el contable de la flota, Iturbe, alegó más tarde que Quirós gritaba en las calles que el nuevo virrey, el conde de Monterrey, obstaculizaba el cumplimiento de las voluntades del Consejo de Estado y del Papa, y es posible que Ochoa y Prado fueran en cierta medida los vigilantes del virrey; de otro lado, Monterrey escribió a Quirós un mes antes de la partida, pidiéndole en los términos más amistosos un informe sobre el progreso de los preparativos, y, sólo tras su fracaso, Quirós echó la culpa del mismo al retraso de diez semanas en la partida y de paso, al virrey. [53] La vaguedad y la incertidumbre sobre los objetivos probablemente contribuyeron a la inquietud; pero la meta verdadera era encontrar una gran *Terra Australis* detrás de los descubrimientos de 1568 y 1595, pero relativamente cerca de los mismos: las Marquesas estaban pobladas por unas gentes más o menos civilizadas que no podían proceder de Nueva España o del Perú, todavía menos de la costa oeste de los mares del Sur. Si no encontraban *Terra Australis*, tomarían rumbo a Santa Cruz para explorar Nueva Guinea, corriendo el riesgo de las desconocidas costas de sotavento y, de no ser Nueva Guinea una isla, de quedar encerrados. Si no hallaban la Tierra del Sur, regresarían por las Indias Orientales dando la vuelta al mundo, lo cual era factible políticamente desde la unión con Portugal en 1580. [54]

La ruta que seguirían sería oeste-sudoeste hasta una latitud de 30ºS, luego evolucionarían haciendo zigzag entre las latitudes 10 y 20ºS, teniendo como destino Santa Cruz, si no hallaban ninguna otra tierra, la cual, en caso de separación entre las naves, sería también el lugar de encuentro. La flota partió de El Callao el 21 de diciembre de 1605, y el 22 de enero de 1606 estaba en 26ºS, cuando de

forma abrupta Quirós cambió el rumbo; pero Torres, Prado, Ochoa y otro piloto eran partidarios de continuar en el mismo, alegando los usualmente prometedores bancos de nubes. Navegaron en dirección noroeste hasta el 19 de febrero, en que llegaron a 10º20'S, avistando en el camino las aisladas islas de Ducie y Henderson y algunas de las Tuamotus; [55] en la más prometedora de todas, «la Conversión de San Pablo» (Hao, un largo atolón, de 50 km de longitud), las gentes eran amistosas y se hicieron desembarcos. Quirós deseaba una estancia más larga, si bien era evidente que no se hallaba ante los millones de almas con cuya salvación soñaba; pero estaba enfermo y Ochoa desoyó sus instrucciones. Tomaron rumbo al oeste hacia Santa Cruz, llegando a una isla que Quirós identificó como la San Bernardo de Mendaña (Pukapuka), pero que en realidad era Carolina. El 2 de marzo encontraron una pequeña pero densamente poblada isla, cubierta de cocoteros, que generalmente se identifica como Rakahanga en las Cook del Norte. Los nativos eran desafiantes, y se produjeron incidentes de tipo bélico pero también sentimentales. De nuevo Quirós quedó deslumbrado por la belleza física de los isleños y, a raíz de su descripción, Fray Juan de Torquemada en 1615 dio a la isla la denominación española «Gente Hermosa»; pero Quirós la llamó de forma característica «La Peregrina» y Torres, con más realismo, «La Matanza».[56]

Mucho antes, las inevitables murmuraciones habían empezado, espoleadas por Ochoa, y Quirós no consiguió que remitieran con sus bien intencionados sermones sobre los demonios del juego, aún cuando las ganancias estuvieran destinadas a las almas del Purgatorio, y las ventajas de emplear el tiempo de que disponían en aprender las tres reglas, las artes marciales y los movimientos de las esferas. Empezaba a perder la paciencia e izó un bloque hasta el penol, *in terrorem*. Pero debía admitir que el viaje era fastidioso. Aunque, como señala Wallis, nadie conocía mejor el Pacífico del Sur, el régimen de los vientos aún era desconocido. Incluso si hubieran zarpado a principios de octubre, y no a final de diciembre, habrían llegado demasiado tarde para beneficiarse de la extensión invernal hacia el norte de los alisios del sudeste y ahora estaban entrando, en marzo, en una zona en la que prevalecen vientos monzónicos desde diciembre a abril –avanzaban sólo 10 leguas al día, en lugar de las 27 que se alcanzaron en agosto-septiembre de 1595–.[57]

El 25 de marzo, víspera de Pascua, Quirós convocó un consejo y los descontentos dejaron oír su voz. Ochoa señaló que llevaban noventa y cuatro días navegando, contra los sesenta y nueve días del trayecto Lima-Santa Cruz en 1595, y aún no habían visto signo alguno de tierra; según ese cálculo, debían de haber recorrido 2.300 leguas. Quirós hizo varias correcciones, poniendo énfasis en que la experiencia de Ochoa era meramente costera, y adujo que éste había calculado 600 leguas de más: eso los situaría a unas 1.600-1.700 leguas del Perú, bien al este de

Santa Cruz. En realidad, era Quirós quien había calculado 600 leguas de menos. Torres y el piloto portugués de Leza estaban mucho más cerca de la verdad que Quirós –aproximadamente 2.000 leguas hasta Taumako– pero dejaron que éste prevaleciera. La distancia calculada hasta Gente Hermosa no iba mal encaminada; los errores se acumulaban cuando pasaban de la región donde los alisios son constantes en invierno. Quirós impuso su criterio: Ochoa fue depuesto y transferido a la almiranta, pero la serpiente había sido herida, no muerta.

El agua era escasa, pese al uso de un condensador que Quirós sobrestimaba, y sintieron un gran alivio, el 7 de abril, a la vista de una isla más elevada y prometedora que los atolones que hasta la fecha habían visitado. Se trataba de Taumako, situada a unos 150 km por debajo del noreste de Santa Cruz; resultó que Quirós estaba navegando cerca de medio grado al Norte por encima del rumbo correcto para la isla. Los nativos de la misma eran amistosos, disponían de canoas y, al parecer, conocían, pero desaprobaban, el canibalismo; había madera, agua y provisiones en abundancia, y la armonía apenas se turbó por el secuestro de cuatro hombres jóvenes para la salvación de sus almas, así como por su potencial utilidad como intérpretes –factores apenas distinguibles en la escala española de valores–. El jefe, Tumai, era especialmente cordial; les habló de más de sesenta islas (algunas de ellas posiblemente tan lejanas como Fiji o Tonga) y, «mediante signos con fuego», les indicó que el volcán visto en 1595 estaba a unos cinco días de navegación hacia el Oeste, y que Santa Cruz podía ser vista desde allí. Era obvio que había oído hablar de los arcabuces y Quirós intentó justificar la muerte de Malope.

Santa Cruz estaba ahora al alcance, pero no era el continente de *Terra Australis* y podía ser considerada como territorio de Doña Isabel, cuyo recuerdo para Quirós había de ser por fuerza odioso; de manera que el 18 de abril zarparon con rumbo sudeste, bajo los últimos coletazos del monzón, hacia la gran tierra de «Manicolo» de la que habían oído hablar en Taumako.[58] El 24 de abril los barcos rodearon Tikopia, donde tres de los hombres raptados en Taumako huyeron a nado. Pasando a través de las islas Banks, el grupo más al norte de las Nuevas Hébridas, el día 1 de mayo de 1606, día de los Santos Felipe y Jaime, llegaron a una gran tierra montañosa, para Quirós el final de la búsqueda: la Austrialia del Espíritu Santo. O quizá en verdad «La Australia…».[59]

Espíritu Santo mantiene el nombre que Quirós le dio, y es la más extensa (3.885 km$^2$) y la más diversa de las Nuevas Hébridas, en las que un extraño condominio anglofrancés, un colonialismo de viejo estilo con incautación de la tierra incluida, y movimientos independentistas como Nagriamel están intentando subsistir en el siglo XX. Para Quirós, la solución al problema de llevar las islas al siglo XVII era muy simple: la Nueva Jerusalén (ése y no otro era su nombre para la

colonia) se dedicaría a la propagación de la fe y al bienestar material (pero en primer lugar moral) de los nativos.

La historia de la Nueva Jerusalén fue una fantasmagoría: ahora Quirós era víctima de una obsesión religiosa. Empezó de forma bastante realista con la exploración que hizo Torres de la gran bahía en la que se encontraban, todavía llamada San Felipe y San Jaime, bien provista de árboles y agua, con un río, el Jordán, que a ojos de Quirós era tan grande como el Guadalquivir de Sevilla, lo cual probaba, a su juicio, que se hallaban en una tierra de tamaño continental, aunque otros eran más escépticos en ese punto. Había un buen puerto llamado Veracruz, pero ningún sitio adecuado para la construcción de bergantines para la exploración costera. El territorio estaba poblado por tribus celosamente separadas, pero sus gentes no eran la juventud dorada de las Marquesas o de Gente Hermosa.

Aparecieron en canoas, con los arcos dispuestos, y, a modo de embajada, a Torres se le ocurrió recibirlos con arcabuzazos. El objetivo era causar terror, y lo consiguió. En los días siguientes se produjeron una serie de recelosos encuentros y reuniones, pero, cuando una semana después de su llegada, Torres hizo un reconocimiento bastante considerable, se encontró con que una multitud obstaculizaba el camino. Sus líderes trazaron una línea en el suelo e indicaron que ambos lados debían deponer sus armas –a su riesgo, según el piloto Leza, pues esa tribu no sabía nada sobre arcabuces–, pero para Torres eso era una insolencia, así que traspasó la línea. La primera muerte pudo ser producto de la impaciencia o de un accidente –Quirós intenta mitigar su importancia– pero luego se desencadenó un duro combate. Sólo podía tener un final, pero eso suponía también renunciar a toda esperanza de salvar almas para Cristo y admitió con tristeza que su gran sueño ahora no era más «que un sonido». [60]

Quirós estaba entristecido pero no rendido. Se erigió una iglesia hecha de ramas y bananas y el día de Pentecostés, el 14 de mayo, tomó posesión del territorio hasta sus fronteras con el Polo, en nombre de la Sagrada Trinidad, de Jesús, San Francisco, Juan de Dios y de Felipe III. No merece el desprecio que recibió por la creación de «ministerios», cuando lo único que hacía era establecer el típico municipio español con los oficiales y magistrados correspondientes, aunque treinta y cuatro de una y otra clase parecen un número excesivo. Como dice Fray Martín de Munilla, el líder de los franciscanos, «todos los puestos que una ciudad bien organizada debe tener» fueron distribuidos y, en las formas usuales de la organización española, el rápido nombramiento de un registrador de minas era una precaución muy razonable. Pero ese relativo sentido común quedó oculto por los paramentos de la orden del Espíritu Santo que Quirós estableció, una extraña mezcla de caballerosidad barroca y religiosidad, dedicada, en palabras de Prado, «a

defender a los indios de sus enemigos y de otros que pudieran desear perjudicarlos, y a otras impertinencias…». Fray Martín (un anciano experimentado, que solía contemplar con reserva estos entusiasmos) se resistió a llevar la cruz azul que era el emblema de la Orden –ello iría contra la regla franciscana– y sorprendió a Quirós hablando de eso consigo mismo en términos de queja «que no podrían ser plasmados con tinta en un papel». Pero las cruces de tafetán fueron distribuidas a todos:

> Incluso dos cocineros negros fueron obsequiados con esa dádiva… por su gallardía y coraje. Además, ese día les concedió la libertad, aunque no le pertenecían, y, por añadidura, en adelante continuaron en el mismo estado de esclavitud.

Hasta el viejo Fray Martín habló con sarcasmo de la maravillosa «diversidad de caballeros… caballeros negros y caballeros indios y caballeros que eran caballeros-caballeros».[61] Parece evidente que el sentido de la realidad de Quirós y su dominio sobre sí mismo se estaban resquebrajando a marchas forzadas.

Prado se jacta de haber atacado a Quirós directamente en los términos más insolentes:

> …Dijiste que nos proporcionarías tanto oro y tanta plata que no podríamos cargar con ellos, y que las perlas serían medidas a puñados… No hemos hallado más que esos diablos negros con sus flechas envenenadas; ¿qué ha sucedido con las riquezas?… Todo es producto de tu imaginación y se ha esfumado con el viento.

Quirós debía tener en consideración que estaba tratando no con indios sino con españoles, algunos de los cuales habían mendigado en las colinas de Ronda con pistolas en la mano y «los que proceden del barro de Lisboa no son mejores; cuida de ti mismo…». Que esa insolente andanada fuera proferida ante Quirós y sus amigos puede ser puesto en duda, pero los sentimientos que expresa deben de haber sido generalizados.[62] En 1595 Quirós se había salido con la suya por su reconocida superioridad como piloto (que ahora, con más y mejores competidores, no era tan evidente) y con una paciente ambigüedad; pero ahora estaba solo en el mando, no había una arbitraria Doña Isabel que le proporcionara la cobertura de su alta autoridad y, según parece, se refugió en una crisis nerviosa. El 25 de mayo celebraron el Corpus Christi con mucha pompa, que algunos consideraron artificial y precaria, puesto que los españoles eran pocos y los indios muchos; pero Quirós y Fray Martín opinaban que era una forma venturosa de afirmación de la fe. Esa misma noche Quirós anduvo una legua por el interior, y a su regreso anunció de modo casual que, puesto que tenían pocas oportunidades de prevalecer fren-

te a la hostilidad nativa, se irían al día siguiente y visitarían las islas que se hallaban situadas a barlovento…[63]

Por sorprendente que fuera esa decisión súbita, no parece que se produjera mucha discusión. Era evidente que Quirós tenía el sistema nervioso desquiciado, pero es probable que para esas fechas ya prácticamente nadie tuviera confianza ni en el asentamiento, ni en el comandante, y la observación de Prado había sido acertada –no se habían encontrado oro ni perlas, sólo indios hostiles–. De manera que la segunda colonia europea en los mares del Sur duró un mes, la mitad que su predecesora. Lo que siguió a continuación para Quirós fue el anticlímax, tanto de forma inmediata como en los años sucesivos; para Torres, un logro extraordinario.

La partida se retrasó para permitir que la tripulación pescara, y, cuando zarparon el 28 o el 29 de mayo, se vieron forzados a regresar por una epidemia de intoxicación por el pescado, aunque no murió nadie. Finalmente, zarparon otra vez el 8 de junio, pero se enfrentaron a fuertes vientos del sudeste. Quirós decidió volver y construir un fuerte y un bergantín, a la espera de vientos propicios. La almiranta y la lancha llegaron al puerto de Veracruz, pero la capitana, según parece, no lo consiguió, o eso dijeron sus pilotos. Era una situación confusa, y los testimonios de la misma también lo son; es posible que las verdaderas razones para la separación que tuvo lugar la noche del 11 de junio nunca lleguen a averiguarse. [64] Prado explicó confidencialmente que se produjo un motín en el barco de Quirós; pero él estaba en la almiranta, adonde fue trasladado con probabilidad en Taumako, y es demasiado obvio que confunde deseo con realidad y no se le puede dar mucho crédito, aunque en general fuera un testigo fiable. Pero, incluso si no hubo motín, se produjo una crisis en el mando: era evidente que Quirós había perdido el juicio y padecía una enfermedad sino física, mental; los pilotos debieron de asumir el control y decidieron que el barco no podía volver de forma segura navegando por barlovento. Quirós quedó abandonado a su suerte, para rumiar enajenadamente las causas de su fracaso: subordinados traicioneros, las diez semanas de retraso en la salida desde El Callao, la «media hora» en la bahía que le robó tan grande empresa.

En la capitana, la primera intención fue dirigirse a Santa Cruz, olvidando que era presumible que ésta hubiera sido descartada como lugar de encuentro por la decisión de tomar rumbo al Sudoeste desde Taumako; pero estaban bajo la impresión de que debían dirigirse a Guam o a Nueva España, aunque Iturbe presentó una protesta formal por el abandono de la búsqueda de nuevos territorios. Quirós dudaba sobre si dirigirse a Santa Cruz: de no encontrar la isla, ante la imposibilidad de regresar vía este, podían enfrentarse al viejo fantasma tan temido de varar en alguna costa desconocida de sotavento, en Nueva Guinea. Pusieron rumbo al Norte y vieron alguna vela, sin duda nativa; Iturbe criticó acerbamente que fraca-

saran en su seguimiento, pues con toda probabilidad les hubiera llevado hasta Santa Cruz en sólo unas horas. El 21 de junio se hallaban en la latitud de Santa Cruz, pero no había señal de tierra y podían estar bien al este, bien al oeste de la isla. Quirós, algo recuperado, opuso objeciones razonables a los planes de dirigirse a Guam y las Filipinas o a Nueva España: en esa estación los vendavales del Oeste harían arriesgado, sino imposible, tomar rumbo a Manila y el camino de Acapulco era muy largo, el agua y la comida escasos, y podía no ser la época adecuada para cruzar el Ecuador. Reunidos en consejo, algunos todavía arguyeron a favor de las Filipinas –podrían recuperar los gastos con seda y porcelana chinas– pero, finalmente, todos estuvieron de acuerdo en dirigirse a Acapulco, Iturbe según parece bajo coacción. Como Mendaña, Quirós accedió de puro cansancio, con la salvaguarda de que si encontraban alguna isla prometedora, construirían una lancha y la explorarían; si no, volverían a considerar su rumbo cuando llegaran a la ruta de los Galeones de Acapulco-Manila, en la latitud de Guam. Se intentó consolar a sí mismo con bastante mansedumbre: otras expediciones se habían perdido del todo, él había puesto unos buenos cimientos, Torres podía realizar ulteriores descubrimientos y todo estaba en las manos del Señor…[65] Hizo su testamento, un incoherente y patético alegato contra la codicia y la crueldad de los hombres.

Encontraron una isla, pero no era más que un atolón, Butaritari o el adyacente Little Makin, en las islas Gilbert del Norte y, después de alcanzar la latitud 38°N y de sufrir las privaciones de rigor (aunque sólo murió Fray Martín, a los ochenta años), llegaron a Navidad y cuatro semanas más tarde, el 23 de noviembre de 1606, a Acapulco. Desde allí Quirós se fue a México y finalmente a España, para consumir lo que le quedaba de vida en el triste empeño de volver a encender la apagada llama de su misión.

## La Tierra del Sur IV: Torres y Nueva Guinea

En Veracruz, Torres pensó que la partida de la capitana era pura deserción, «pues no navegaban en el rumbo correcto, ni con buena intención».[66] Pasó dos semanas buscando y esperando el barco perdido y luego decidió seguir el viaje, contra la opinión de la mayoría –«pues mi carácter era distinto al del capitán Pedro Fernández de Quirós–». Navegaron en torno a Espíritu Santo y comprobaron que era una isla y no tierra firme, y luego tomaron rumbo al sudoeste, llegando hasta la latitud 21°S. Al no ver tierra, Torres enfiló hacia el noroeste y llegó a lo que él correctamente calculó se trataba del extremo sudeste de Nueva Guinea. Al norte de esa tierra, como sabía, había una ruta que lo llevaría hasta las Molucas, pero no podía doblar la península.[67] A no ser que desistiera de su propósito, no tenía más

remedio que navegar hacia el Oeste, penetrando en el estrecho que ahora lleva su nombre; pero era una decisión arriesgada, puesto que debía de haber visto lo suficiente como para comprender que los mares limítrofes eran muy peligrosos. De hecho, los 150 km entre el cabo York, la punta norte de Queensland, y la costa papú más cercana estaban atestados de arrecifes y bancos de arena, muchos cambiantes, y en algunas zonas ocultos por las turbias desembocaduras de los ríos papúes, especialmente a la salida del gran delta de Fly.

El paso del estrecho no se repitió hasta el viaje de Cook, en 1770, por lo que bien pudo Torres escribir al rey «estos viajes no se hacen todos los días…». Navegó a lo largo de «Magna Margarita» unas 600 leguas, tomando posesión de la misma en varios puntos, hasta que se topó con pueblos con hierro y loza y «campanas chinas», y musulmanes que tenían armas de fuego y estaban convirtiendo a los papúes al islam; entonces comprendió que no estaban lejos de las Molucas. Tras algunas aventuras en esas islas, llegó a Manila el 22 de mayo de 1607. Torres envió una crónica del viaje a Quirós antes de escribir al rey –un gesto indicativo de su esencial lealtad, aunque no acrítica[68] –.

Por sí mismo, el viaje tras la entrada en el estrecho dudosamente pertenece a la historia del Pacífico como tal, y, si Torres vio o no Australia, aunque tenga un lógico interés para los australianos, es una minucia a los ojos del mundo. Su ruta es muy difícil de determinar, pero la opinión general es que no pudo haber visto el cabo York. Sin embargo, el más reciente examen de la cuestión realizado por Brett Hilder, un marino con casi medio siglo de experiencia en las aguas entre Nueva Guinea y Australia, parece definitivo y deja pocas dudas de que Torres sí vio el cabo York. El análisis de Hilder sobre esa cuestión se basa en su conocimiento del gran banco o «Placel» que Torres rodeó; su estudio, tanto documental como marítimo, en especial de los mapas de Prado, es meticuloso, y, desde mi punto de vista, su conclusión puede darse por buena.[69] Pero, por supuesto, Torres no podía saber que lo que había visto era tierra firme, y que el continente ya había sido divisado por Willem Janszoon a bordo del Duyfken de Bantam, quien había costeado el litoral del este del golfo de Carpentaria desde la latitud 14ºS hasta la isla Mulgrave, a medio camino entre el cabo York y Papúa, unos seis o siete meses antes de que Torres llegara al estrecho en 1606; la prioridad holandesa está asegurada. Pero lo que importa no es el posible avistamiento de un trozo de tierra desconocido sino la medida en que el conocimiento de la disposición general de ese territorio se filtró en Europa. La consecuencia de ese viaje fue la determinación de la insularidad de Nueva Guinea, y la consiguiente ubicación al norte de toda posible *Terra Australis* y la apertura de un paso alternativo por el Oeste hacia y desde el Pacífico (si bien su uso aún se demoró mucho tiempo).

Es cierto que el significado de ese viaje no obtuvo un reconocimiento general; con el declive del poder español, le interesaba a España más que nunca ocultar esos peligrosos descubrimientos, pero la ocultación no fue total. Se ha afirmado en alguna ocasión, o se ha dado a entender, que la insularidad de Nueva Guinea fue desconocida hasta que Alexander Dalrymple, a través del examen de un memorial de Arias encontrado en la conquista inglesa de Manila en 1762, se dio cuenta de que había un estrecho y le dio el nombre de Torres.[70] Pero incluso si el nombre de Torres puede «haber quedado fuera de la historia», alguna idea de su descubrimiento puede rastrearse en la cartografía de los siglos XVII y principios del XVIII.[71] Quirós fue lo bastante osado como para imprimir y poner en circulación alguno de sus memoriales; estos tal vez no contuvieran ninguna mención específica del descubrimiento de Torres, pero versaban sobre muchas cosas «que sería mejor no tocar», y el Consejo de Indias, alarmado con razón, obtuvo una real orden disponiendo su retirada del mercado. Demasiado tarde: un memorial impreso en Pamplona en 1610 había sido publicado en alemán, latín y holandés, y en 1613 fue incorporado a las colecciones de viajes de De Bry, de gran divulgación.

Como consecuencia de Torres, una insular Nueva Guinea aparece en el atlas de la duquesa de Berry (1615-23), en mapas del notable cosmógrafo luso-macasarés Manuel Godinho de Eredia (que tenía contacto con Prado), y en el mapa del mundo de Antonio Sanches de 1623; pero estos pueden ser descartados por ser manuscritos e ibéricos. El globo de Van Langren de *c.* 1625 muestra no sólo una Nueva Guinea insular sino –¡al sur de la Insulae Salomonis!– una bahía de S. Philippo y S. Jago y el puerto de Veracruz en la costa norte de una continental *Terra Australis*; cuatro de los nombres de Prado en el área de la bahía de Orangerie (Papúa) son utilizados por Van Langren y Vaugondy. El mapa holandés de Gerritz de los mares del Sur (1622) es muy confuso, pero tiene como fuentes estos o similares predecesores ibéricos. Hacia finales de siglo, la obra de du Val «La mer du Sud» (1679) es una maravillosa miscelánea de Gallego, Quirós, Torres, Janszoon, Schouten y Tasman, pero casi las únicas cosas mostradas con una sombra de precisión son una insular Nueva Guinea y las costas del golfo de Carpentaria. En 1700 la versión holandesa del *Neptune françois* muestra una costa sur de Nueva Guinea con muchos de los topónimos de Torres-Prado, aunque sus relaciones con Carpentaria se dejan en nebulosa. Este mapa, o la tradición que representa, probablemente influenció a Robert Vaugondy en su «Carte General» para la muy conocida *Histoire des Navigations aux Terres Australes* de 1756, de Charles de Brosses: el mapa muestra la isla de Nueva Guinea y un ancho estrecho que la separa de la costa oeste de la península del cabo York; aunque una vez más Espíritu Santo (y «Jerusalem la Neuve») son ubicados en una hipotética costa noreste de Nueva Holanda.[72] Y es probable que de Brosses pesara lo mismo o más que Dalrympole

en el pensamiento de Cook: lo cierto es que cita al primero, y no al último, cuando aborda la cuestión de la insularidad de Nueva Guinea.

El conocimiento, pues, estaba ahí, «¿sería destilado de forma diligente?»: ¿por qué fue descuidado durante tanto tiempo? Cabe sospechar que la razón era simplemente que el rumbo que tomaba el Imperio no iba en esa dirección. España tenía la sensación de haberse extendido demasiado y no estaba en condiciones de explorar esa nueva apertura; y sus rivales disponían de las bien conocidas y seguras rutas transpacíficas –la gran diagonal trazada por Magallanes antes de los alisios y la ruta de los Galeones de Manila–, así como de refugios conocidos, sobre todo Guam, las Ladrones y Juan Fernández. Empleando los mismos se podían obtener muchas ganancias sin necesidad de adentrarse tanto en lo desconocido –los botines de las costas sudamericanas, el comercio de las Indias, o el tesoro de los propios Galeones–.

## El final de la saga española

«Con Quirós murió la época heroica de España».[74] Al principio de su llegada a Nueva España, el virrey Montesclaros era cordial, pero las relaciones pronto se agriaron por desacuerdos sobre el destino de la capitana, las quejas de miembros de su tripulación y la libre interpretación que hizo Quirós de su cédula original en lo que concernía a la colaboración de oficiales reales; eso se tradujo en una demanda de 2.000 pesos para volver a España. El virrey advirtió a la Corte que debían esperar quejas prolijas de Quirós, quien por su parte decidió no darse por satisfecho en el futuro con lo que no fueran compromisos expresos para con él. Llegó a España en octubre de 1607, en absoluta penuria, según su propio relato (de conformidad con Markham) imposibilitado de comprar siquiera papel, viéndose obligado a empeñar el pabellón español que había desplegado en la Nueva Jerusalén. Y necesitaba mucho papel para el bombardeo de memoriales que ahora desató. Le habían funcionado antes, pero ahora estaba más desacreditado de lo que suponía. Una de las cartas de Iturbe, una crítica más razonada que la de Prado (que según parece fue simplemente archivada) precedió a Quirós en su viaje a España, y otros informes desfavorables también llegaron.

El tratamiento que la burocracia aplicó a Quirós era, sin embargo, mucho más razonable y considerado de lo que se suele reconocer. Las dilaciones y evasivas eran por supuesto inevitables, pero, en conjunto, nada podía hacerse: las peticiones de Quirós eran exorbitantes –mil hombres y 500.000 ducados–. El Consejo de Indias pensó que podía darse un uso mejor a los excedentes de tesorería, de haberlos. Entre su insistencia y la creciente evidencia de su incapacidad como líder, aunque

sus conocimientos y talento eran apreciados, el Consejo, cansado, observó que «no es un hombre en quien se pueda confiar, aunque se le haya metido en la cabeza que es un segundo Colón, y ésa es su enfermedad» –y lo cierto es que el propio Quirós no era remiso a la hora de hacer esa comparación, por no mencionar una implícita equiparación de sí mismo con César, Aníbal, Alejandro y Pirro–. [75] En 1609 sus asuntos fueron puestos de manifiesto ante el consejo por lo menos veinte veces; hay que simpatizar con los escribanos que tenían que leer esos inacabables memoriales, y apaciguar a ese insoportable y monomaníaco viejo pesado.

Pero retuvo algunos seguidores incondicionales y se estimaba que debía ser tratado con suavidad para que –¡él precisamente!– no se pasara al bando de los herejes. Debía hacerse algo: ¿concederle un cargo como cosmógrafo, tal vez?; ¿o enviarlo al Perú para aplacarlo? En un momento dado se le dieron 3.000 ducados para hacer frente a sus deudas y un pago mensual de 100 ducados –bajo la condición de que cesara por un tiempo en sus demandas–. Como dice Kelly, se «memorializó a sí mismo» tanto que perdió toda consideración favorable. La famosa, o infame, historia de que fue traicionado al ser enviado al Perú con dos despachos –uno abierto del todo favorable, otro secreto desautorizando al anterior– no es del todo cierta, puesto que cada vez que Quirós obtenía una respuesta favorable, pedía algo mucho más concreto, y una vez más no se hacía nada al respecto. [76] Había también objeciones de naturaleza teológica al componente de conquista que Quirós todavía incluía en sus planes, pese a sus experiencias en Santa Cruz y Espíritu Santo y a sus quejas sobre la crueldad de la Conquista.

Por fin se tomó algún tipo de decisión: Quirós debía ir al Perú con el nuevo virrey, quien tenía que hacer lo posible para que viajara a las tierras del Sur… No era gran cosa y lo más probable es que fuera tomada a modo de expediente para sacárselo de encima: podemos imaginar el gran suspiro de alivio del Consejo al concluir «y con esto queda zanjado el asunto de este hombre». Pero era obviamente lo máximo que Quirós podía conseguir y, puede que con confianza, puede que con recelo, accedió. Zarpó con el virrey en abril de 1615, pero nunca más volvió a ver el Perú, ya no digamos las tierras del Sur: murió en el viaje, lo más probable en Panamá.

Su sueño no murió con él: los franciscanos y el abogado chileno Juan Luis Arias continuaron planificando y proponiendo un gran esfuerzo misionero en la región austral. Los últimos requerimientos de los franciscanos fueron hechos en 1630-33, pero para entonces era demasiado tarde: los manantiales de la energía nacional se estaban secando. Fuera, el Imperio tenía crecientes dificultades para defenderse; en casa, el declive económico se había acentuado mucho. [77]

El último viaje de Quirós marcó el fin de la exploración española del Pacífico durante un siglo y medio, hasta que el renacimiento borbónico propició el empujón final en California y los viajes de Tahití, ambos en la década de 1770. Ya en el siglo XVI, la seguridad en el mar del Sur había sufrido la sacudida de Drake y Cavendish; en el XVII, los holandeses lideraron la actividad en el Pacífico. Pero sus esfuerzos eran de naturaleza más geoestratégica que estrictamente geográfica. El mar del Sur seguía siendo un lago español, con los ejes entre los polos de Manila y Acapulco, y las incursiones inglesas y holandesas deben ser vistas como amenazas al sistema español; con la notable excepción del viaje de Schouten y Le Maire, y de Tasman en 1642-43, los hallazgos geográficos eran secundarios, más producto de la casualidad que de la intención.

Esos memoriales cuya difusión ponía tan nervioso al Consejo de Indias jugaron un papel en esta nueva fase de la navegación por el Pacífico. Celsus Kelly narra:

> La escena que tuvo lugar a bordo del *Eendracht* el 25 de octubre de 1615, la misma mañana de la muerte de Quirós, cuando en medio del Atlántico Jacob Le Maire convocó a la tripulación de su barco, deprimida por el escorbuto y la climatología adversa, para anunciarle el propósito y objetivo del viaje: la *Terra Australis* de Quirós. «Les leí en la cabina –dice– el memorial de Quirós para darles ánimos»; y Le Maire continúa explicando que todos los presentes se sintieron alentados y se regocijaron. [78]

El trabajo había recaído en otras manos; pero había sido iniciado por el entusiasmo religioso de Álvaro de Mendaña y de Pedro Fernández de Quirós, que les proporcionó sólo una celebridad ambigua y quijotesca, algunos momentos de éxtasis, luego el desengaño y el desconsuelo.

# Capítulo 6

# IMPERIOS ASIÁTICOS, COMERCIOS CRISTIANOS

Aqui o soberbo imperio, que se afama
Com terras, e riqueza não cuidada,
Da China corre, e ocupa o senhorio
Desdo Tropico ardente ao Cinto frio…
Esta mea escondido que responde
De longe aa China donde vem buscarse,
He Iapão, onde nace a prata fina,
Que illustrada sera coa Ley diuina.*

## «Antecedentes de la potencia marítima oriental»[1]

Los europeos llegaron en buen momento al mar de China: había un vacío de poder, ocupado sólo por pequeñas ciudades-estado comerciantes y por piratas. Para las relaciones internacionales de la región era muy importante el sistema tributario chino, pero ya no estaba respaldado por un poder naval tan efectivo ni bien organizado como en otros tiempos. Tampoco se traducía efectivamente en poder comercial para China. Había, claro está, muchos mercaderes chinos en los puertos de los «mares del Sur», algunos de ellos bien afincados, pero sus actividades eran extraoficiales, como si dijéramos extralegales, y a veces, desde el punto de vista imperial, simplemente ilícitas. Sin embargo, un concepto análogo al de «factoría», la comunidad mercantil extraterritorial en lo que respecta a la administración y (hasta cierto límite) la ley, pero no a la soberanía, era tan propio de Asia como lo era de la Europa hanseática y de las colonias venecianas y genovesas de Levante.[2]

*Luis de Camões, *Os Lusiadas,* X. 129,131: «Aquí el soberbio imperio que se afama con tierras y riquezas aún desconocidas, China, que domina desde el ardiente trópico hasta la zona fría… Esa [isla] medio escondida, apartada de China, desde donde hay que buscarla, es Japón, donde nace la fina plata, que iluminada será con la ley divina».

Esto facilitó enormemente la penetración comercial inicial, pero en los tratos con las grandes potencias, –la India mogol, China, Japón– significaba que la actividad europea no era impuesta, como a veces parece en la historia eurocéntrica, sino que se infiltraba bajo los términos asiáticos y muchas veces bajo fuertes restricciones. No así, a menudo, en los pequeños estados del sudeste asiático, zona de fractura geopolítica.[3]

Este escenario condicionó en gran medida los mecanismos del comercio europeo, y hace falta narrarlo (obligadamente de forma breve y por lo tanto excesivamente simplificada) para «situar» el drama que en Occidente se sigue viendo con demasiada frecuencia simplemente como la actividad enérgica y pintoresca de sus protagonistas europeos. En verdad era enérgica y pintoresca, pero la acción estaba moldeada por el escenario y por las reacciones muy enérgicas, a veces, de otros actores.

Siglos antes de que las quillas portuguesas surcaran el océano Índico, o incluso el Atlántico, las actividades marítimas y la construcción naval en China, sobre todo en las provincias del sudeste, Fujian y Guandong, habían alcanzado un nivel muy superior en tecnología y organización al que alcanzarían los europeos en el siglo XVI. En el siglo V de nuestra era zarpaban barcos chinos hacia Java; en el siglo XIII la larga resistencia a las invasiones mongoles de la dinastía Song del Sur fue principalmente una cuestión naval, con algunos desarrollos tecnológicos muy notables; y la revuelta antimongol de 1348 en Fujian, fue en esencia una campaña naval, interceptando los convoyes de arroz y tributos hacia el norte de China. El emperador mongol Kublai Khan montó expediciones en toda regla contra Japón (un fracaso estrepitoso), Champa o Annam, y Java (otro fracaso). Ya en la época de los Song, los buques oceánicos podían superar las 500 toneladas de carga, e incluso puede que el doble: Marco Polo e Ibn Batuta quedaron maravillados, entre otras cosas, por los sesenta o más camarotes individuales que tenían los barcos más grandes, algunos con baño privado –que muy rara vez se veían en barcos europeos antes de las grandes líneas de pasajeros de finales del siglo XIX. Hay pruebas arqueológicas, entre ellas un puesto de timonel de 11 m de largo que indica que en tiempos de Cheng Ho (1405-31) los mayores Barcos del Tesoro (barcos que portaban tesoros) tenían por lo menos 100 o 150 m de eslora y hasta 2.500 toneladas de carga, 3.100 de desplazamiento, que es casi el límite practicable de los barcos de vela de casco de madera del siglo XIX.[4]

Probablemente los chinos estaban en contacto con África Oriental ya en el siglo X (como sugieren los hallazgos de «abundante porcelana china» y por una intrigante referencia en Idrisi (*c.* 1154); se tiene casi la certeza de que los buques de Cheng Ho llegaron al canal de Mozambique, e incluso es posible que dieran la

vuelta al cabo de Buena Esperanza. Está claro que estas travesías, con tripulaciones de miles de hombres repartidos en muchos barcos, no salían de la nada; más bien parecen ser una reafirmación y una extensión por parte de la nueva dinastía Ming de la soberanía china a la que sus predecesores los mongoles había sometido a todos los reinos organizados del Sudeste asiático; evidentemente para la nueva dinastía nativa era deseable demostrar que su prestigio no era inferior al de la antigua. Como organizador de viajes, Cheng Ho no tenía rival; como navegante debía de estar a la altura de Vasco de Gama y Magallanes, con la única salvedad (muy importante) de que los viajes que hizo por el norte de Kilwa eran por mares muy navegados y a puertos conocidos. Pero con certeza puede reclamar el título de «Almirante de la Mar Oceánica» con más derecho que Colón.[5]

A diferencia de los mongoles, los Ming no buscaban la expansión militar; los dos o tres incidentes bélicos que tuvieron lugar en los viajes de Cheng Ho fueron sólo eso, simples incidentes. Puede que también haya habido un factor de seria investigación científica de los recursos; pero los viajes eran también una forma de comercio estatal disfrazado: el «tributo» traído de vuelta incluía no sólo rarezas exóticas tales como avestruces y la «jirafa de buen agüero», sino también las maderas nobles, cobre, azufre, especias y (quizá especialmente importante) drogas. Las contraprestaciones eran objetos de arte en gran medida lujosos o ceremoniales, de los que China se podía desprender sin problemas, pero que eran muy halagadores para los gobernantes locales, quienes recibían con agrado el reconocimiento y la ostentación. Esta relación tributaria, que pesaba tanto en la mente de los gobernantes de ambas partes, parece haber tenido poco efecto práctico, excepto en los reinos realmente contiguos a China, como Annam y Corea. Tras la toma de Malaca por los portugueses, su sultán refugiado sí apeló a su señor en Pekín, pero recibió una primera respuesta ambigua y ninguna ayuda en la práctica. En esa época la corte Ming se preocupaba por la frontera nororiental.[6] En ocasiones, los efectos fueron negativos: malos entendidos en las relaciones –inocentes o intencionados, o provocados por intermediarios interesados– agriaron las negociaciones sinojaponesas durante las guerras coreanas de Hideyoshi.[7]

Pero esto sucedió después del declive de la potencia marítima Ming, un declive más súbito que su ascenso y, al parecer, más difícil de explicar. Uno de los factores fue sin duda la creciente implicación con el revivido poder mongol en el Norte –ya en 1421 la capital se trasladó de Nanking a Pekín–; otro factor, el agotamiento de los recursos fiscales especiales dedicados a esas expediciones. El propio Cheng Ho era un eunuco musulmán; los viajes eran promovidos por el emperador en persona y realizados por su séquito doméstico dominado por eunucos, por lo cual afrontó la acérrima y eficaz hostilidad de los oficiales confucianos, quie-

nes vieron, al mismo tiempo, en esta aventura allende los mares, una ruptura con la política agraria arraigada en la antigua tradición,[8] un despilfarro de fondos, y un aumento del poder de los eunucos, sus odiados rivales en la corte imperial. El prestigio de la armada debe de haberse debilitado tras varias derrotas en la triunfante rebelión de los vietnamitas del Norte contra la ocupación china de 1406-27. Needham señala además que la remodelación del centenario Gran Canal en 1411 (1.705 km de Hangzhou a Pekín, todavía activo) lo adecuó para el transporte en todas las estaciones, de modo que se pudo prescindir de los envíos de grano por mar. La gran capacidad constructora de barcos del litoral chino se dirigió al transporte fluvial; en 1431 las tripulaciones recibieron la orden de transportar arroz por el canal, viéndose reducidos de este modo «de hombres de combate a estibadores».[9]

Como resultado de todos estos factores, incluso la trayectoria de logros de Cheng Ho fue sepultada todo lo que se pudo: cuando un posterior emperador Ming mostró cierto interés en revitalizar las empresas de ultramar, los archivos estaban oficialmente «perdidos». La flota Ming, que en 1420 contaba con unas 3.800 unidades, algunas muy grandes –una fuerza que habría inquietado a cualquier mente europea contemporánea– «sencillamente se hizo pedazos a finales de siglo» y, en el siguiente, se llegó a prohibir por ley el comercio privado de ultramar, aunque tal prohibición nunca se cumpliera por completo. ¡Decididamente, los portugueses llegaron en buen momento![10]

El comercio marítimo chino no cesó al terminar los viajes oficiales; los eunucos desplazaron su capital hacia empresas privadas y, posteriormente, en el siglo XV se produjo un renacer de la empresa mercantil. Pero estaba cada vez más sometida a la hostilidad oficial; en 1500 se penaba con la muerte (en teoría) la construcción de cualquier junco de tres mástiles; en 1511 se decretó que los que se hicieran a la mar en barco «cometían un delito similar al espionaje por comunicarse con extranjeros». Como en Japón en el siglo posterior, esta «mentalidad agorafóbica» estaba motivada por el deseo de mantener una política pura, sin la contaminación de peligrosos pensamientos extranjeros y demás ajenos; la Gran Muralla jugó un papel similar frente a los nómadas del Norte. En ambos casos, había un buen motivo para la exclusión.[11] Para los Ming, era un intento desesperado de resolver el virulento problema de la piratería, una reacción negativa tras rozar la solución positiva del poder naval; pero tal y como descubriría España en su imperio americano, el resultado fue la erosión del control mediante el contrabando: «El ministro de Madrid» o Pekín «puede dar las órdenes que le plazca... pero un pueblo que quiere bienes encontrará la manera de procurárselos...».[12] En el siglo XV el comercio marítimo legítimo estuvo dominado por dos grandes factorías, Malaca en los mares del Sur

y, en el Norte, las islas Ryukyu, conocidas por los europeos como islas Lequeos o variantes de ese nombre.

Aunque los buques malayos llegaban hasta la India y China, el sultanato no tenía capacidad para construir grandes naves, distintas de los ligeros barcos de guerra, y en general parece haber sido no tanto un gran estado comerciante por derecho propio, como un emporio, gracias a su privilegiada situación geográfica: un puerto fácilmente defendible en un estrecho de 65 km de ancho, situado estratégicamente respecto a los monzones alternos del océano Índico y de los mares de China. Era «el único punto a lo largo de las 8.000 millas (13.000 km) de la ruta comercial (entre las Molucas y el Mediterráneo) en el que se pudo establecer un monopolio para la distribución de las especias»; para Tomé Pires «no hay duda de que Malaca tiene tal importancia y beneficio que me parece a mí que no tiene igual en el mundo entero».[13] Ya en el año 1460 su sultán controlaba ambas riberas del estrecho a lo largo de unos 700 km; semejante posición no podía escapar al ojo geopolítico de Alfonso de Albuquerque, que tomó la ciudad en 1511 y, como hemos visto, la convirtió en la base desde la que se frustraban las incursiones de los españoles a las islas de las Especias.

En cuanto a los ryukyuanos, desde la década de 1370 hasta mediados del siglo XVI, se «autoerigieron en agentes del comercio de las factorías». Sacaron un gran partido cuando a la atmósfera expansionista de la época de Cheng Ho le siguió la política Ming de inhibir el comercio exterior; muchos mercaderes y marinos chinos se mudaron a las «tierras del Sur», y de hecho la mayoría de los oficiales de los buques ryukyuanos eran de origen chino. Más tarde los ryukyuanos reanudaron el comercio malayo, cuando los portugueses conquistaron Malaca: Patani, en el golfo de Siam se convirtió en una factoría alternativa, y Siam fue el socio comercial más importante de los ryukyuanos en el sudeste asiático. El comercio chino continuó bajo la forma de misiones tributarias. Las islas producían azufre y caballos; sus comerciantes distribuían a los «mares del Sur» porcelana, seda, y otros tejidos finos, bienes de metal y drogas de China y, de Japón, armas, laca y oro. A cambio conseguían aves y bestias exóticas, alcanfor, cuerno de rinoceronte y otra *materia medica*, pero sobre todo, maderas tintóreas y especias, especialmente pimienta, que se vendían en China a varios centenares de veces su precio de compra.[14]

Los ryukyuanos parecen haber aportado un elemento de estabilidad y respetabilidad en un contexto a menudo cambiante y complicado, a medio camino entre la diplomacia y la aventura. El comercio era un monopolio real y, por ejemplo, a los comerciantes japoneses, ya fueran agentes de los señores locales de Kyushu o mercaderes particulares, les convenía más llevar primero a enviados oficiales ryukyuanos (que comerciaban bajo la apariencia de agentes tributarios) y

luego actuar ellos mismos como tales, ya que las autoridades tanto chinas como coreanas tenían mucha tendencia, y no sin razón, a ver un componente de piratería en el comercio japonés. Pero la creciente inestabilidad de finales del siglo XVI, el declive en eficacia del poder Ming, con el consiguiente aumento de la piratería y el contrabando y, por último, la extensión de la competencia e incluso del control portugués, confinó el comercio ryukyuano a un papel más limitado, aunque aún ventajoso, de intermediario entre China y Japón. A principios del siglo XVII el pequeño reino se convirtió en vasallo de los Shimazu, señores de Satsuma en Kyushu: pero ambas partes trataron de minimizar la relación de dependencia para que Ryukyu pudiera seguir actuando como un canal del comercio sinojaponés, por lo demás ilegal desde la expulsión de los portugueses de Nagasaki en 1638 hasta la relajación de la prohibición china de 1684. Había incluso un manual secreto para los ryukyuanos que iban a China, donde se les aconsejaba sacudirse las preguntas incómodas diciendo que su dinero y mercancías procedían de la «Isla del Tesoro». Seguramente no engañaban a nadie, pero guardaban las apariencias.

Las guerras de las Rosas japonesas fueron otra Guerra de los Cien Años: «El emperador estaba sentado en su trono de Kioto sin ningún poder, su *shogun* o generalísimo no tenía autoridad alguna sobre los señores regionales».[15] Esta época de agitación, los «estados en guerra», duró desde 1467 hasta 1568, cuando Oda Nobunaga, el primero de los tres unificadores del primer Japón moderno, ocupó Kioto y logró dominar a sus rivales. Como Estado, por tanto, y a pesar de su población de entre quince y veinte millones, Japón apenas contaba para nada antes de Nobunaga; por ejemplo, San Francisco Javier realizó un arduo viaje a Kioto en 1550, en pos del favor imperial para su causa, pero pronto se dio cuenta de que tenía que recurrir a los señores locales o *daimyos*.[16] Pero si Japón no importaba, los japoneses, sí: mostraron tanto interés en las formas occidentales que según los europeos pronto quedaron clasificados como los asiáticos más «civilizables» –un pueblo elegante e inteligente, «el mejor que se ha descubierto hasta la fecha» dijo Javier–. Pero también eran los duros y crueles hombres que formaban el meollo de los «wako», piratas que saqueaban las costas del este de Asia antes y después de los periodos de poder naval mongol y Ming, y como tales no se les «permitía atracar en ningún puerto de la India con armas; se les considera una gente tan desesperada y osada, que son temidos en todos los sitios donde llegan».[17] Así de antigua es la relación de amor-odio entre ambos bandos.

El siglo de turbulencia que empezó en 1467 vio un desplazamiento hacia un feudalismo completamente descentralizado, en el que «el feudo del *daimyo* se convirtió en un dominio menor» donde el señor gobernaba con «sólo la más tenue referencia a… la sanción del *shogun* y emperador».[18] Al mismo tiempo, sin embargo, las guerras requerían avituallamiento y servicios, y en los intersticios del poder

feudal fueron creciendo comunidades de mercaderes; en algunos casos se asemejaban, remotamente, a las ciudades libres europeas. Las más notables fueron Hakata y, sobre todo, Sakai, cerca de Osaka, que durante mucho tiempo fue el principal puerto de comercio con Corea, Fujian y las islas Ryukyu. Aunque evidentemente no estuviera tan bien situada para el comercio con Corea como Hakata y Hirado en el estrecho de Tsushima, Sakai estaba cerca del centro consumidor de Japón, en la zona central entre Kioto y Edo (hoy Tokio) –y yendo hacia el sur de Shikoku y Kyushu sus navíos podían evitar a los piratas menores (protegidos por el *daimyo* del lugar) del mar Interior–. La ciudad podía resistir frente a los señores locales; era un centro de suministro de armas y tenía sus propias defensas y su propio gobierno oligárquico formado por treinta y seis mercaderes importantes, e incluso después de ser obligada a aceptar un gobernador de Nobunaga, seguía teniendo importancia bajo sus sucesores Hideyoshi y Ieyasu –los tres tenían un agudo sentido para los valores comerciales–.[19] Las exportaciones a China eran cobre, azufre, artesanía y cantidades ingentes de espadas; las importaciones, seda cruda, porcelana, amuletos, drogas, libros. El comercio desde el punto de vista chino era tributario: los buques eran despachados por el emperador japonés, el *shogun*, los grandes señores y los monasterios, pero el avituallamiento y los tratos estaban en manos de los mercaderes de Sakai y Hakata (en su beneficio.) Pero este comercio, claro está, era vulnerable a la cada vez más restrictiva política china y hacia 1540 se estaba viniendo abajo para ser suplantado por una piratería a gran escala.

Los mares de China, con su abundancia de grutas e islas costeras, eran un entorno favorito para los salteadores marinos, y allí la piratería venía de antiguo y en épocas de agitación era endémica. La decadencia del poder del *shogun* permitió que los *daimyos* del Oeste –sobre todo los de la estratégicamente situada Kyushu– se adueñaran de las misiones a China, oficialmente misiones de tributo pero en realidad convoyes de mercaderías. Las autoridades Ming, naturalmente, trataban de reconocer una sola misión cada vez; los grupos que eran rechazados se pasaban al contrabando, con la connivencia activa de los comerciantes chinos, que cada vez estaban más alejados del comercio legal por las políticas oficiales, y a veces de los mismos mandarines. De ahí a la piratería había un paso.

En 1523 los altercados entre «embajadas» japonesas rivales acabaron en graves desórdenes, con la pérdida de vidas y propiedades chinas, en Ningbo, el puerto oficial para el comercio con Japón y, a partir de entonces, todo comercio con aquel país quedó inmediatamente prohibido. Esta prohibición absoluta se relajó, pero las variaciones constantes de las restricciones hicieron que el comercio antes permitido llegara a ser impracticable, el contrabando y la piratería aumentaron y, al final, los Ming reaccionaron prohibiendo todo comercio por mar, seguramente pensando que sin comercio no habría piratería. Por supuesto, el comercio siguió,

pero sin potencia marítima china y sin control central en Japón, dejó de ser meramente ilícito para ser totalmente ilegal. Algunos *daimyos* sacaron tajada cooperando con los piratas; las guerras feudales produjeron intrépidos líderes cuyas tripula-

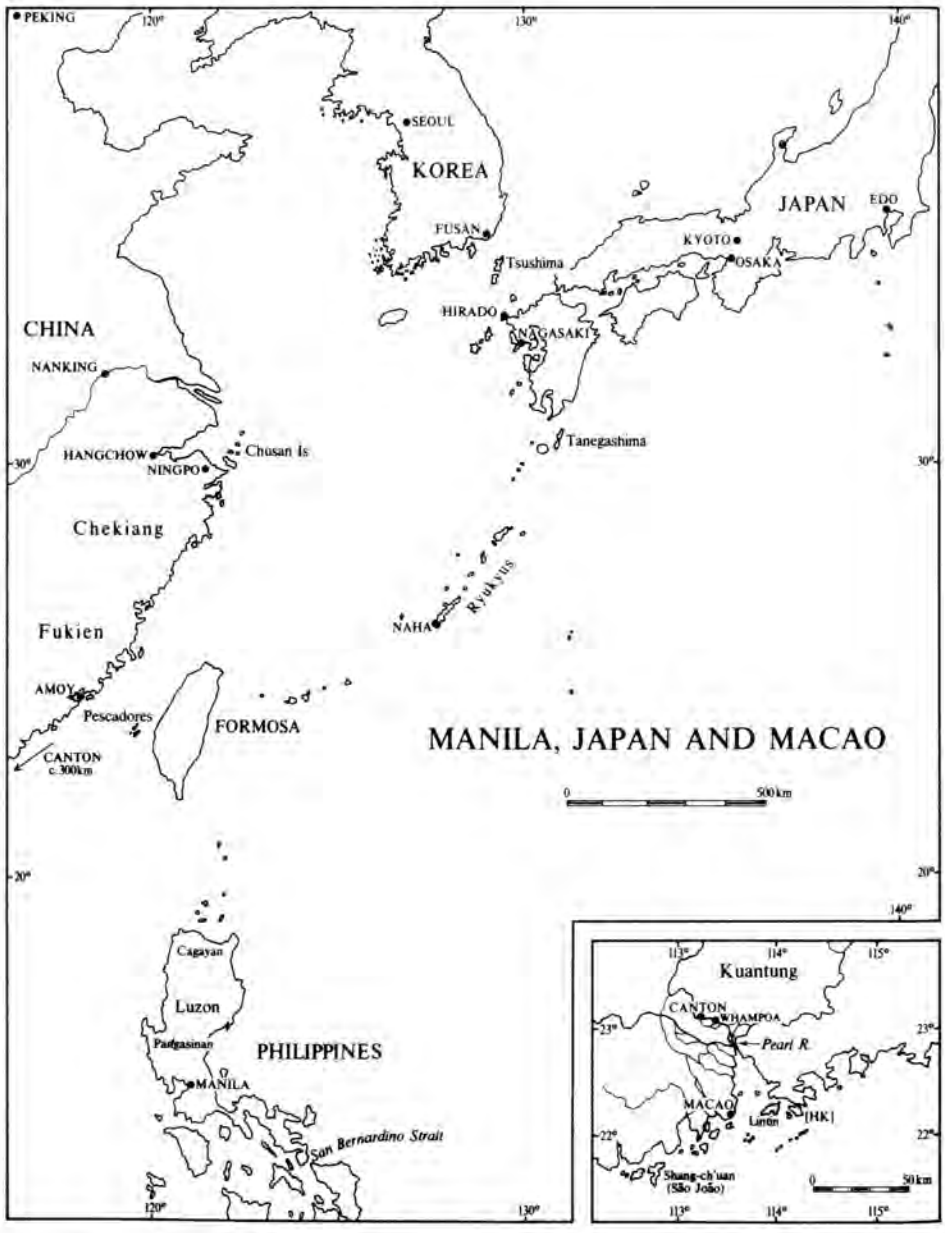



*Figura 16.* MANILA, JAPÓN Y MACAO

ciones se nutrían de marineros chinos en paro forzoso, quienes de hecho integraban la gran mayoría en las bandas *wako*. Ya en la década de 1540, Fujian y la región del delta del Yangzi (donde las islas Zhoushan proporcionaban una base muy cómoda) estaban sometidas a pillaje, violación y asesinato por las continuas incursiones de bandas que a veces se contaban por miles; con tal intensidad que algunas zonas costeras fueron evacuadas y se adoptó una política de tierra arrasada.[20] Éste fue el entorno en el que los portugueses intentaron la penetración comercial de China y Japón, y la evangelización de éste último.

## Macao y el «Gran Barco a Japón»

Los portugueses no tenían el monopolio del comercio con oriente ni siquiera en teoría; aparte de que enseguida se fueron introduciendo tratos ilícitos por parte de oficiales y otros, además de los portugueses había en las zonas bajo dominio luso mercaderes asiáticos con licencia para comerciar, excepto en especias y algunos otros bienes. Con la salvedad del viaje de Abreu en 1511-12 a la Indias y una misión a Siam en 1518, la penetración inicial más allá de Malaca la llevaron a cabo pioneros individuales que iban en buques asiáticos. En 1513 o 1514, poco después de que Francisco Serrão llegara así a las Molucas, Jorge Alvares llegó en un junco a la isla de Lintin, a unos 100 km al sudoeste de Cantón y en la principal desembocadura del gran delta al sur de esa ciudad (Figura 16), que era el puerto oficial para el comercio con el sudeste asiático, como Ningbo lo era para Japón y Fuzhou para las Filipinas. Una vez que se supo que «había tanto beneficio en llevar especias a China como en llevarlas a Portugal», las autoridades portuguesas de Malaca planearon entablar relaciones oficiales; en la toma de esta ciudad, los mercaderes chinos, enfrentados con el sultán, se habían ofrecido a ayudar, de modo que había buenas perspectivas de establecer un comercio en términos amistosos.[21]

Así pues, se envió una flota a Cantón al mando de Fernão Peres de Andrade, que llevaba a Tomé Pires de embajador ante el emperador; pero esos prometedores comienzos se fueron al traste por culpa de Simão, hermano de Fernão, que llegó en 1519 y se puso inmediatamente a construir un fuerte, interfiriendo con la navegación asiática, y llevándose (o comprando) a los jóvenes. Al principio, los oficiales locales parecían haber tapado este ultraje con sobornos, y a Pires se le permitió seguir hacia Pekín. Pero cuando llegaron noticias más fidedignas de Cantón, la embajada se vino abajo: su dotación iba a ser encarcelada hasta que se hiciera justicia al sultán de Malaca, y se prohibió el comercio. Pires y su gente murieron en cautividad.

Sin embargo, la pimienta y el sándalo que traían los portugueses eran muy deseados por los cantoneses, y en 1521 llegaron dos flotas de Malaca. La primera

hizo buenos negocios, pero cuando llegaron órdenes de Pekín de echar a los «fo-lang-chi» (*feringhis*, en portugués y *franks*, en inglés) la segunda tuvo que luchar para escapar. En 1522, año en que Cantón se cerró oficialmente al comercio extranjero, hubo más luchas, en las que los portugueses no salieron bien parados. Al fin y al cabo, la fuerza naval Ming no era totalmente despreciable y los portugueses temían un ataque a la propia Malaca. Dejaron de hacer más visitas oficiales y los chinos equiparon más barcos. Pero estos tenían de sobra con enfrentarse a los piratas locales, con el cierre del puerto, los derechos de aduana cesaron y los salarios locales se atrasaron; y ya no había especias para la Corte.[22]

Quienes tenían intereses personales –mercaderes, nobleza local, y algunos mandarines– apoyaban el comercio con los extranjeros, y los portugueses siguieron comerciando, ilícitamente, en torno a la bahía de Amoy y en Ningbo, merodeando por la costa, acampando en islas, y utilizando testaferros malayos o siameses. La fuerza con que se hacían cumplir las leyes variaba de una provincia a otra y de una época a otra; en 1547-48, Chu Wan, virrey de Fujian y Zhejiang, en un contundente contraataque contra los contrabandistas, bandidos y piratas (entre ellos algunos *fo-lang-chi*) tuvo éxito en un principio, hasta que los resentimientos y las intrigas locales lo llevaron al fracaso y el suicidio. Su dura línea había alienado totalmente a «un gran grupo de hombres disciplinados y fuertes», acostumbrados a la mar, y sus amigos –oficiales locales, nobleza, y consumidores– que adoptaron la política de vivir y dejar vivir. Chu Wan «elevó el nivel de antagonismo desde el contrabando a la piratería»,[23] y la década siguiente fue el momento de pleno apogeo de las devastadoras razias: en 1555 los *wako* penetraron más allá de Nanking, a unos 300 km tierra adentro. La piratería se disfrazaba bajo el manto del comercio y viceversa: un jefe *wako*, el mercader de sal chino Wang Chih, expulsado de las islas Zhoushan por Chu Wan, se afincó en Hirado y complementó la piratería con un gran negocio más o menos lícito con los mares del Sur, sobre todo de azufre, dada su importancia para la industria textil y los explosivos. Tras ser víctima de un ardid, fue ejecutado en 1559, y en la década de 1560 las principales actividades de piratería remitieron, aunque continuaron durante mucho tiempo en menor escala. Con esta feroz anarquía como telón de fondo, la reputación que tenían los portugueses de ser los violentos perturbadores del pacífico comercio asiático –que tal vez fuera merecida en los mares de la India– debería considerarse de otro modo en los de China.

La caída de la piratería se debió a tres factores importantes: en China, la considerable relajación de las prohibiciones, que produjo cierta reactivación de su sector marítimo; en Japón, el renacer del control central bajo Nobunaga –lo primero hizo desaparecer gran parte de la razón de ser del comercio ilícito, y ambos facto-

res redujeron el reclutamiento de *wakos*–; por último, la legitimación, dentro de los límites, del comercio portugués, ya que las ligeras embarcaciones *wako* no podían competir fácilmente con sus sólidas y bien pertrechadas naves. De hecho, su utilidad para aplastar a los piratas locales puede haber sido uno de los elementos para que los chinos permitieran finalmente a los portugueses asentarse cerca de Cantón.

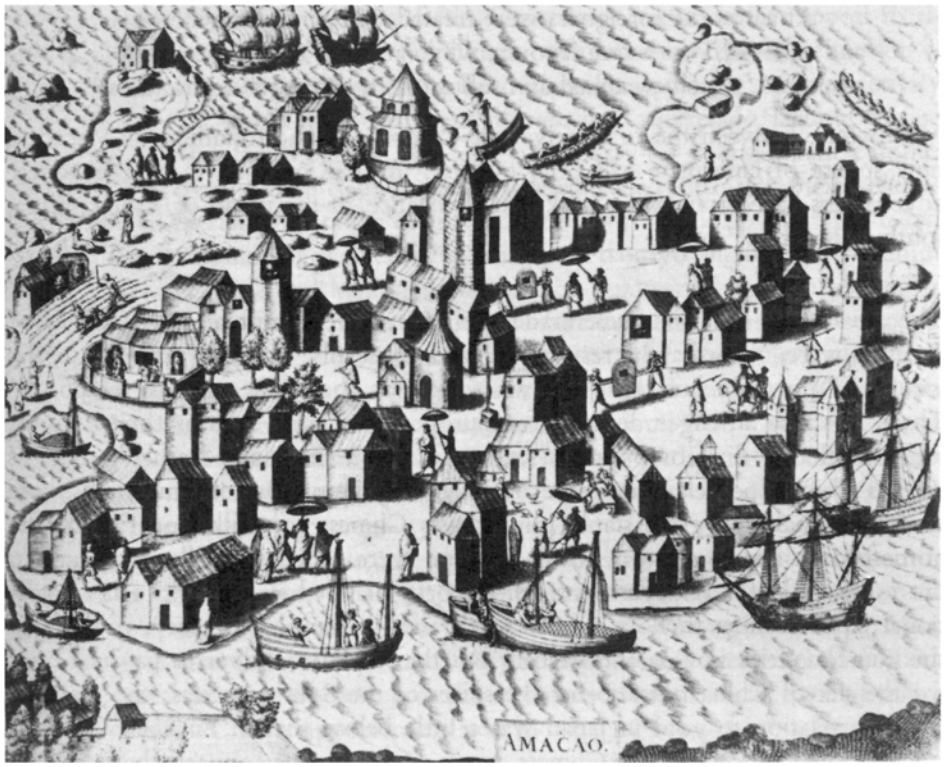



*Lámina XI.* MACAO, 1598. Sin duda una vista estilizada, con algunas concesiones para los colores locales; nótese la ausencia de fortificaciones, que suelen ser las características más llamativas en este tipo de ilustración. De Theodore de Bry, *Indiæ orientalis* (Francfort, 1607). BNA.

Debido a que el comercio sinojaponés directo no se había recuperado nunca del embargo chino de 1523 –la fama de violentos de los japoneses era tal que fueron proscritos nuevamente en 1579, 1599 y 1624, tras lo cual ellos mismos se excluyeron– se creó una oportunidad para los intermediarios, tal y como lo habían visto los ryukyuanos; y si los portugueses se aseguraban la necesaria base más allá de Malaca, en lugar de tener que apañárselas con comerciar desde los buques

y los precarios campamentos isleños, nada les impediría entrar y llegar a dominar el tráfico. Aun así, el comercio asiático indígena siguió su curso e incluso prosperó, pero a menudo evitando los puertos portugueses –lo que a la larga, significó un debilitamiento de la solidez económica lusa por la reducción de las rentas aduaneras y portuarias–.[24]

Ante la ofensiva de Chu Wan, los portugueses en la década de 1550 comenzaron a prestar de nuevo atención a Guandong donde, en 1530, como resultado de las presiones locales, se había reabierto Cantón al comercio extranjero. Los *fo-lang-chi* todavía estaban excluidos, pero como había sucedido anteriormente en Fujian y Zhejiang, la convivencia de los oficiales y mercaderes locales les permitió comerciar desde las islas de Shangchuan (São João, donde murió San Francisco Javier en 1552) y Lang-pai-kau (Lanpacau), bajo la forma de una feria anual, cuyos barracones se quemaban al final de la temporada comercial de agosto a noviembre. En 1554, Leonel de Sousa consiguió permiso para el comercio regular, pagando derechos de aduana, y ya en 1557 crecía una ciudad en la bahía A-ma (muy apropiadamente, la diosa de los navegantes), oficialmente «la Ciudad del Nombre del Dios en China», en la historia, Amacon, Macao y Macau (Lámina XI).[25]

La transacción fue verbal y, de hecho, aunque los portugueses dejaron de pagar renta en 1849, sus derechos soberanos no fueron totalmente admitidos por China hasta 1887; pero desde el principio, Macao disfrutó de una práctica extraterritorialidad. Como señala Boxer, «el acuerdo convenía a ambas partes, y, por eso, tuvo una vida más larga de lo que se hubiese esperado de un pacto verbal concertado tras una buena parranda a bordo de la nave capitana portuguesa». Chang explica muy bien las razones, en palabras casi aplicables tanto al Hong Kong de 1957 como al Macao de 1557:

> [Las autoridades chinas] vieron logrado su objetivo: ahora podían obtener los beneficios del comercio exterior sin permitir que los extranjeros visitaran Cantón, ni que los chinos salieran de su país. Aquí, justo a las puertas de Cantón había un asentamiento de extranjeros que tomaban con avidez lo que China podía ofrecer a otros países, y le traían lo que necesitaba del exterior en los términos que le fueran favorables. De otro lado, sin embargo, los chinos veían con cierta aprensión el crecimiento desenfrenado [de Macao] . . . Hubo momentos en que los extranjeros fueron tratados con especial generosidad y se vieron colmados de increíbles favores, pero también hubo otros en que se sospechaba de ellos, se les vigilaba rigurosamente y eran sometidos a burdas restricciones.[26]

Mientras tanto, en el periodo que medió entre la primera llegada a Cantón y la fundación de Macao, se había abierto una nueva esfera de actividad: en 1542 o 1543 tres aventureros portugueses habían llegado, en un junco y por casualidad, a la isla de Tanegashima, al sur de Kyushu.[27]

Las ventajas del comercio portugués con Japón eras mutuas; los *daimyo* de Kyushu respondieron de inmediato, y sobre todo valoraron las virtudes del arcabuz, conocido desde hacía mucho tiempo como el «arma de Tanegashima».[28] También había una gran demanda de novedades europeas, tales como los marcadores de tiempo, fueran cuadrantes, relojes de arena o de mecanismo, algunos tejidos finos y artículos de cuero, así como porcelana china y otros objetos asiáticos de lujo. Pero desde el punto de vista comercial, todas estas cosas eran marginales: el plato fuerte de las importaciones era la seda cruda china, superior a la cultivada en el país y mucho más buscada; más tarde se añadieron los artículos de seda de hebra fina, y en los años de 1590, oro para las guerras de Hideyoshi. Se exportaban espadas y otros productos japoneses tradicionales, tales como las lacas, y en el siglo siguiente, cobre para las fundiciones de armas de Goa y Macao; pero el principal valor de cambio era la plata, para pagar no sólo la seda de China, sino también las especias de los mares del Sur: el valor de la plata con relación al oro en Japón era ligeramente inferior al de Europa, pero dos veces superior al de Cantón, y la demanda china de plata era al parecer insaciable. Una vez satisfecha la curiosidad inicial, había poco mercado para la mayoría de productos europeos, y el comercio portugués en los mares de China se limitaba a la función de intermediario en el transporte de mercancías asiáticas; pero con el comercio sinojaponés generalmente prohibido, y la relación plata-oro tal como estaba, era el sueño de un intermediario.[29]

Durante los primeros años de contacto, el comercio estuvo en manos de negociantes privados que llegaban a diferentes puertos de Kyushu, sobre todo a Hirado y Kagoshima. Los *daimyos* se disputaban activamente las visitas de los portugueses, que reportaban prestigio además de beneficios materiales; y junto con los mercaderes vinieron los misioneros. Como resultado de la breve misión de Javier y el trabajo de tan devotos y hábiles sucesores como Luis Frois, un importante número de japoneses –unos ciento cincuenta mil a principios de la década de 1580– se convirtieron al cristianismo, y muchos de ellos no sólo de nombre, como demostraría su firmeza en las terribles torturas y martirios.[30] Este notable éxito tuvo implicaciones políticas, y siguiendo el ejemplo de Gibbon podemos echarle un vistazo a algunas de sus «causas secundarias».

En un principio, algunos japoneses parecen haber pensado que, como el cristianismo se trajo de la India, se trataba sólo de una nueva secta del budismo, y, por tanto, aceptable en una tierra con muchas de estas sectas; por otro lado, a un nivel diferente, Nobunaga, que llegó al poder en la década de 1560, era un enemigo acérrimo de los grandes monasterios budistas, tan recalcitrantes y prepotentes como cualquier *daimyo*; al menos una secta, la Verdadera Tierra Pura (*Jodo*), tenía tendencias sociales peligrosamente radicales.[31] Como consecuencia lógica, Nobunaga mostró favoritismo por la nueva fe. El cristianismo ejercía cierta atracción sobre los pobres y oprimidos, ya que los padres ofrecían nuevos consuelos y atenciones, quizá sobre todo en la última fase franciscana de las actividades misioneras; a la inversa, una vez más, hubo un elemento de *cuius regio eius religio*, que propició las conversiones masivas a instancias del señor. La «embajada» de 1584-86 de jóvenes nobles japoneses, cuidadosamente escogidos por los jesuitas y guiados con esmero a través de sus espléndidas recepciones en las cortes y ciudades ibéricas e italianas, estaba por supuesto destinada a ese fin: la manipulación de una élite.[32] Aunque algunos *daimyos*, incluidos por ejemplo el muy hábil y fiel general Konishi Yukinaga, se convirtieron en verdaderos cristianos, otros veían la adhesión al credo extranjero como el pequeño precio que tenían que pagar si la influencia jesuita traía los barcos portugueses hasta sus puertos: «En resumen, el Gran Barco de Macao era el pilar temporal de la misión japonesa».[33] Puede que, como dice Hall, hablar de «el siglo del cristianismo en Japón» sea realmente una presunción occidental».[34] Sin embargo, como veremos en varias circunstancias, el cristianismo incidió significativamente en los asuntos externos, políticos y económicos de Japón.

En ninguno de los dos polos del comercio duró mucho la libertad: «Cuando el virrey de Goa tuvo noticia de este nuevo El Dorado, la travesía volvió a realizarse en el habitual régimen de monopolio, bajo el control de un capitán mayor» de la ruta china desde Goa y Malaca; hasta 1623 también era capitán general de Macao cuando estuviera en puerto, que en el ínterin era gobernado por su propio Senado o Consejo.[35] Este nombramiento de la Corona se obtenía como recompensa por servicios, mediante favor real o por compra, y además de la inversión hecha por el propio capitán mayor, también había otros cargos y comisiones sobre partidas financiadas por varias partes –mercaderes de Macao, tanto portugueses como asiáticos; los jesuitas, que de otro modo no habrían podido financiar su misión; los *daimyos* de Kyushu, e incluso Hideyoshi e Ieyasu–. Naturalmente, un puesto o trabajo tan lucrativo estaba rodeado de mucha corrupción, polémica e intriga, además, por supuesto, de los intrusos ocasionales, con o sin licencia. Después de 1550, la travesía china la solían hacer sólo una o dos naves al año, supuestamente en interés de la hacienda real; pero éstas eran grandes carracas de teca indias de 600 a 1.600 toneladas, conocidas por los japoneses como *Kurofune* o «barcos negros», un tema alegre, frecuentado por el arte de Nanban o «bárbaro del Sur».

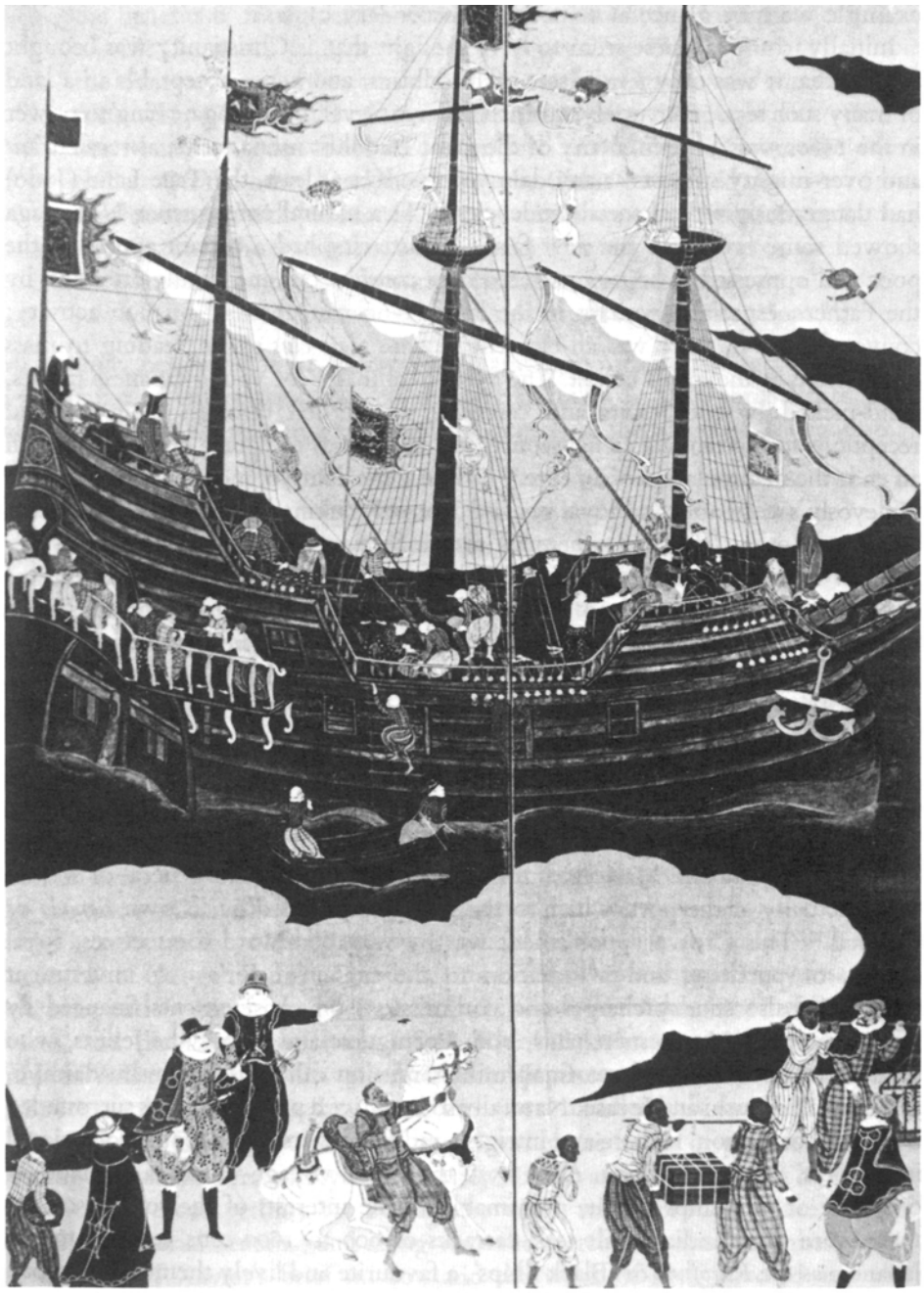


*Lámina XII.* EL GRAN BARCO EN NAGASAKI. Serigrafía japonesa, reproducida en M. Cooper SJ (ed.), *Los bárbaros del Sur* (Tokio, 1971). Cortesía del Museo Municipal de Kobe de Arte Nanban.

En el otro extremo, en el propio Japón, el comercio no se regularizó completamente hasta 1571; antes se visitaban varios puertos, en ocasiones con fines políticos –los jesuitas naturalmente trataban de favorecer a los *daimyos* que les favorecían a ellos–, pero eso no propició relaciones comerciales estables. El *daimyo* cristiano Omura Sumitada ofreció una península deshabitada del puerto de primera clase de Nagasaki como base segura, y en 1579 allí había crecido una ciudad cristiana de unas cuatrocientas casas (Lámina XII). Aunque hay discrepancias respecto de si hubo realmente una cesión de tierra, en la práctica el superior jesuita designó al gobernador de los *daimyos* desde aproximadamente el año 1580 hasta que Hideyoshi tomó la ciudad unos diez años después, e incluso en ese momento, tras un decoroso lapso, la Iglesia recuperó un control eficaz y discreto.[36] En el año 1571 se fundó el puerto que durante dos siglos, desde 1641, sería el único punto de contacto lícito entre Japón y el mundo exterior; también se fundó Manila, punta de lanza de los intentos de penetración de China y Japón por parte de España, el rival de Portugal, y que asimismo durante dos siglos, constituiría el único punto de contacto lícito entre América y Asia.

## Las Filipinas: sueños y realidades

La sumisión de Filipinas al dominio español fue obra de los hombres de la espada; el mantenimiento del dominio se debió en gran medida a los hombres de la cruz. Aunque la tesorería del rey Felipe pagó grandes sumas para establecer y mantener la red de puestos de la misión, su estricta supervisión y dominación moral de la población ayudó a un puñado de españoles –nunca más de cinco mil hasta los últimos años del régimen– a mantener el control sobre decenas de selváticas y montañosas islas habitadas (Lámina XIII).[37] Aun así, el control fue en ocasiones precario, y en el sur musulmán, nunca fue total ni seguro: aunque, tras la ocupación de una villa «real» en 1578, el gobernador Sande se anexionó oficialmente todo Borneo; incluso el tratado formalizado trescientos años después (1876) con el sultán de la más pequeña Joló se «escribió sobre agua»,[38] y la cruz y la media luna permanecen en conflicto armado hasta la fecha. Esta hispanización de Filipinas mediante el Evangelio constituyó una sangría continua para el tesoro real –sólo en 1701-31 hubo excedente y el resto del tiempo la administración se financió mediante abultados subsidios procedentes de Nueva España;[39] pero el comercio de los galeones transfería el dinero público a los bolsillos privados– y los eclesiásticos filipinos no eran menos.

Aquí sin duda, en una brecha vulnerable entre la más lejana penetración hacia el este de un islam en expansión y el expansionista Japón de Hideyoshi, estaba el

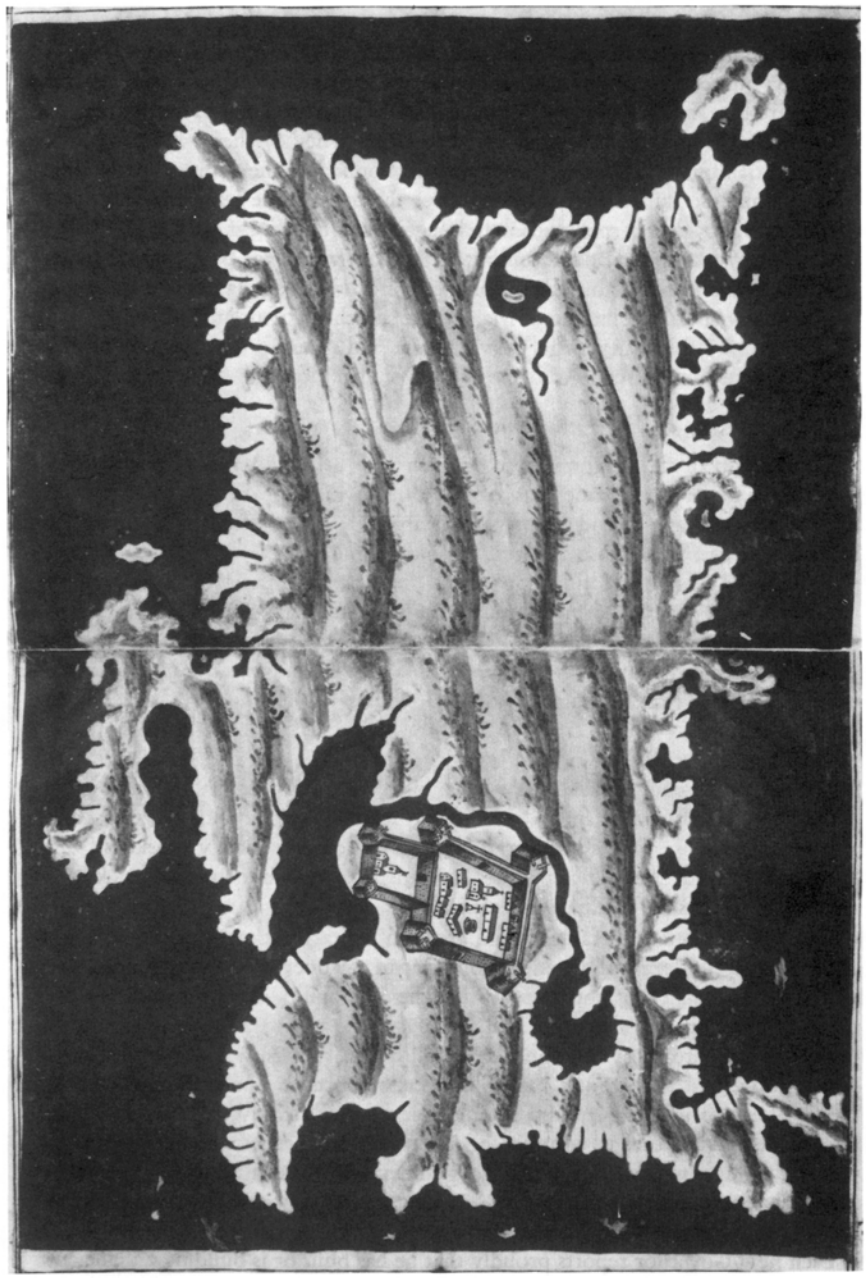


*Lámina XIII*. MANILA Y LUZÓN, 1635. Las facciones distorsionadas de Luzón son reconocibles, pero, al contrario que Macao (Lámina XI), se destaca Manila como una fortaleza en la jungla: cartografía poco realista, pero simbolismo apropiado para la realidad. De P. Barretto de Resende, *Livro do Estado da India Oriental*. Sloane MS 197, con permiso de los curadores de la Biblioteca Británica.

fin del mundo para la expansión ibérica hacia occidente. Filipinas fue «española gracias a Nueva España, a Legazpi y Urdaneta, los verdaderos albaceas del frustrado sueño de Colón».[40] Así pues, las islas eran colonia de una colonia, y en todos los voluminosos informes enviados a España saltaban las quejas de, ora la indiferencia, ora la interferencia del virrey de México. Estos documentos en los volúmenes iniciales de Blair y Robertson dan una excelente visión de la agitada intriga, el esplendor de oropel y la auténtica miseria de la vida en esta pequeña laguna fronteriza, que estaba demasiado cerca de los poderosos y misteriosos imperios asiáticos para ser sencillamente agua estancada.

Cada nuevo gobernador informa con orgullo de haber construido o estar construyendo una eficaz flota de galeras para estar a la altura de los moros; cada sucesor encuentra sólo unas pocas embarcaciones pudriéndose, o ninguna. Los mercaderes y artesanos chinos –los «sangleyes»– son un problema constante: traen sólo seda de muy mala calidad y se llevan sólo oro y plata, con unas ganancias de cien o doscientos por cien; sus algodones baratos arruinan la artesanía local y empujan a los «indios» a la pereza y el vicio; hacen subir los precios. No obstante, los necesitamos por las mercaderías que traen (incluidos, después de dos décadas de asentamiento, alimentos) y para que realicen el comercio artesanal y al por menor que lógicamente no pueden asumir los señores españoles; y luego hay, sin duda, enormes posibilidades en China para el comercio y la conversión. Deberíamos reprimir el denigrante delito de sodomía que se dice practican los sangleyes a bordo de sus barcos, corrompiendo a los sencillos indios –«pero como el castigo puede frenar el comercio, será necesario tener moderación» hasta que Su apremiada Majestad nos lo indique–. Entre los chinos y los mexicanos, los mercaderes de Manila quedan asfixiados y se despilfarra mucho dinero. Las viudas de los conquistadores nobles se casan con hombres de condición social inferior para mantener la encomienda en la familia, lo cual es un descrédito para la sociedad civil y pernicioso para la moral y las costumbres. La Iglesia y el Estado estaban a menudo en desacuerdo: el obispo Salazar, jugando a de las Casas, ataca fervientemente el atroz maltrato de los indios, pero a la contra, los círculos oficiales alegan que «los frailes los utilizan por centenares... dándoles látigo como si fueran salteadores de caminos», y no sienten «ni dolor ni piedad». Manila no tiene ni siquiera una cárcel, y eso bajo el gobierno de una audiencia. Para obtener dinero para la tan urgente fortificación de la ciudad, el gobernador Dasmariñas monopoliza la venta de naipes e impone un gravamen del dos por ciento sobre la propiedad, pero al aplicárselo al clero provoca la censura de la bula de la cena del Señor y es excomulgado. Replica que los miembros del clero son «mejores mercaderes que estudiantes de latín», y lo respalda con una lista de consignadores hacia Acapulco en el

galeón –todos eclesiásticos u oficiales de la audiencia. Con menos de seiscientos ciudadanos españoles en 1599, la colonia no necesita realmente un arzobispo y tres obispos y todos sus subalternos – «uno es suficiente». Dejemos que un arzobispo diga la última y mordaz palabra: Su Majestad en Madrid

> no debería investigar los vicios personales de Don Francisco Tello, sino hacerse una idea general de todos los vicios, elevados a su máxima expresión y atribuírselos a un abogado: ese sería Tello, el gobernador de Su Majestad en Filipinas. . . no hay en él asomo de virtud alguna.[41]

Con todo esto, no faltaba brío y valor. Legazpi murió en agosto de 1572 y sus seguidores se tomaron demasiado a pecho, dada su escasez de recursos, su alarde de que «estamos a las puertas» del gran reino de China. A los dieciocho meses de su muerte, su notario Fernando Riquel escribía (enero de 1574) que las muchas y muy pobladas ciudades que se hallaban en el año de viaje entre Cantón y Pekín «podrían ser sometidas y conquistadas con menos de sesenta españoles buena gente».[42] Aun asumiendo que faltara una cifra, Tomé Pires, muerto en una cárcel china un siglo antes, podría haberlo corregido. Es un buen epitafio a estos delirios de grandeza que antes de que acabara el año la propia Manila estuviera a punto de caer ante el asalto de un simple pirata.

Este filibustero cantonés, Lin Ah Feng, o Limahon para los españoles, al mando de unos sesenta juncos bien armados, buscaba una nueva base, puesto que la costa china se había vuelto demasiado peligrosa para él: su más destacado lugarteniente era un japonés. Desembarcó cerca de Manila entre el 29 y el 30 de noviembre de 1574, y sus dos asaltos fueron rechazados únicamente tras arduo combate y una pizca de suerte. Se retiró a Pangasinán, a unos 175 km al norte de Manila, y estableció un pequeño reino que en marzo de 1575 fue sitiado por tierra y mar por Juan de Salcedo, el joven nieto de Legazpi y el más notable conquistador de Luzón. Durante el sitio, Salcedo encontró un barco de guerra chino a las órdenes de Wang-kao («Omoncón»), enviado para localizar a Limahon. Ésta fue, por supuesto, una excelente oportunidad para iniciar relaciones con China, y Wang aceptó llevarse una embajada, dirigida por Fray Martín de Rada, de vuelta a Fujian. Desafortunadamente, Salcedo pensó que Limahon estaba atrapado y se tomó su tiempo, pero el pirata era más hábil de lo que creían los españoles y se construyó una flota de pequeñas embarcaciones con los restos de su flota quemada por Salcedo. Al principio de agosto se escabulló hacia un final oscuro.

El resultado de la embajada en Fujian fue desastroso: los chinos sospechaban connivencia. Tras la buena recepción inicial, Rada y sus compañeros regresaron a Manila en una misión china, pero hubo más malentendidos con el estúpidamente

arrogante nuevo gobernador, Francisco de Sande. Los chinos pedían la cabeza de Limahon, o, al menos, presentes acordes a su rango; Sande no podía proporcionar lo primero y por un pique no quiso ofrecer lo segundo. Los enviados acordaron llevar a Rada y a otro fraile de regreso a Fujian, pero los arrojaron a una playa al norte de Luzón; y no se habló más de la base española casi prometida en la bahía de Amoy, cuyo emplazamiento ya se le había señalado a Rada. La reacción de Sande fue de una antipatía y un desprecio absurdos hacia todos los chinos, hasta el punto de que esta tan promisoria apertura de relaciones amistosas se mudó en descabellados planes de conquista –planes que, en su desmesurada indiferencia hacia el sentido común, y no digamos hacia la logística, recuerdan incluso más al rey Picrochole que a Don Quijote–.[43]

También se agitaba el Sur: Drake estuvo en Mindanao y en las Molucas en 1579, y ocho años después Thomas Cavendish zarpó hacia el estrecho de San Bernardino y de ahí a las islas del Sur, como si la presencia española en las Filipinas no tuviera ninguna importancia.[44] Eran meras premoniciones; lo más inmediato era la amenaza del Norte. En 1580-81 un filibustero japonés instaló su base en Cagayán, al norte de Luzón, y no fue expulsado hasta 1582 tras encarnizadas luchas. Se había incluido a Japón, muy vagamente, entre los reinos vecinos cuya conquista sería piadosa y gloriosa a la vez, y quizá fácil, pero pronto se empezó a pensar con más cordura: «Estas ocasiones ya no son cosa de broma como han sido hasta ahora porque los chinos y los japoneses no son indios», sino tan valientes como muchos bereberes «e incluso más». Las cosas se iban a complicar a partir de 1582, puesto que en ese año fue asesinado Nobunaga, a quien rápidamente vengó su más hábil general Hideyoshi. La llegada de Hideyoshi al poder significó una intensificación del proceso de consolidación de Japón, una importante limitación, ya que no el fin, a la libertad de acción del *daimyo* de Kyushu y, en su momento, un amenazador expansionismo. En 1593 la alegría estaba en el otro bando: «Los *xaponeses* se reían [y] decían que la defensa de esas islas era cosa de broma…».[45]

En 1582 también llegaron a Manila y Macao noticias de la imponente unión de las coronas española y portuguesa en 1580. Las cortes de Thomar (1581) que aseguraban una administración portuguesa completamente separada, en las Indias igual que en Europa, aceptaron la toma de poder de los españoles y hasta bien avanzados los «sesenta años de cautiverio» se cumplió la promesa; sin embargo, el cambio tenía que traer complicaciones, comerciales, políticas, religiosas y militares. La antigua rivalidad perduró en el matrimonio forzado y a veces era muy pronunciada. La lealtad a una sola corona no podía liquidar la competencia por los derechos de comerciar y evangelizar en Japón.

## Manila y Macao

El Galeón suponía más para Manila que el Gran Barco para Macao; los portugueses tenían su comercio de transporte y se diría que cierto elemento emprendedor, y fueron ellos los que permitieron que Macao se adaptara y sobreviviera incluso después de que los holandeses hubieran bloqueado el estrecho de Malaca y los japoneses los hubieran expulsado de Nagasaki.[46] Las travesías transpacíficas fueron casi anuales desde la fundación de Manila,[47] y en 1593 el comercio del galeón se reguló en dos barcos anuales, prácticamente en la forma en la que iba a persistir hasta el final del gobierno español de México, excepto por un gran aumento del tonelaje unitario –originariamente los barcos tenían que limitarse a 300 toneladas, pero, como tantas cosas en los reglamentos españoles, esto fue letra muerta casi desde el principio, y ya en 1614 había barcos de 1.000 toneladas.

La esperanza de explotar el comercio de las especias desde las Filipinas pronto disminuyó (aunque todavía en 1579 Sande aspiraba a conseguir las Molucas);[48] se hizo patente que únicamente el comercio con China podía justificar la presencia de los españoles en las islas. Los beneficios derivados de la seda china podían ser enormes; había que pagarla con plata, pero para eso México fue providencial: «La extraordinaria suerte de las Filipinas españolas era ser el punto de contacto entre dos sistemas monetarios, un mundo de plata cara y un mundo de plata barata».[49] Pero la seda y las mercaderías menores –porcelana, drogas, artesanía de lujo– llegaban a Manila en juncos chinos, y después de 1604 también en barcos portugueses desde Macao, y, en este aspecto, el papel de los españoles «en este comercio era estacionario», pues esperaban tranquilamente en un buen puerto espléndidamente situado para ser un centro de la navegación en los mares del Sur. Excepto durante dos o tres meses al año, Manila era un caos de tráfico marino.[50]

La organización del comercio del galeón fue extraordinaria: leyendo el capítulo «ciudad y comercio» de Schurz uno tiene casi la extraña sensación de que todos en la colonia actuaban como accionistas y a la vez gerentes de una sociedad anónima; de ahí, claro, que hubiera cierta confusión.[51] Había un permiso, o cuota global de carga, que a lo largo de todo el siglo XVII se fijó en 250.000 pesos; dentro de este total, todos los ciudadanos, en teoría, tenían derecho a consignar partidas en los barcos del rey en proporción a su riqueza, y la junta de repartimiento decidía lo que le correspondía a cada uno. En la práctica, el comercio cayó cada vez más en manos de unos pocos comerciantes empresarios que especulaban comprando las boletas de los pequeños mercaderes. Buena parte del negocio se lo llevaron grupos como el cabildo de la catedral y las obras pías que regentaban orfanatos, hospitales y servicios afines. Con su prolongada experiencia y política, estas instituciones amasaron grandes capitales y pudieron hacer de bancos para los

navieros a quienes prestaban con intereses entre el veinte y el cincuenta por ciento.

El consignador, además de obtener su boleta de la junta de repartimiento tenía que conseguir sus mercancías del comisario de la pancada, organismo de compras al por mayor que en teoría manejaba todas las mercaderías chinas para exportación en el galeón. Si añadimos a esto las complicaciones normales de los reglamentos españoles de navegación y aduanas, y el hecho de que 250.000 pesos en Manila valían (incluso oficialmente) 500.000 en México, se diría que el sistema, como tantas cosas en la combinación española de control burocrático y financiación privada, estaba garantizado para provocar retrasos y corrupción generalizada. El verdadero valor de los cargamentos siempre era superior al del permiso, incluso varias veces superior. Todo el mundo participaba en el chanchullo: a los marineros se les permitía llevar un baúl «con una capacidad de lo más expansiva» y los empaquetadores chinos eran artistas en la compactación de productos de gran valor y poco volumen. La sobrecarga resultante en las bodegas e incluso en las cubiertas, a veces a expensas del espacio destinado para provisiones y artilugios necesarios, interfería con los trabajos del buque y fue la causa de varios naufragios; y la pérdida de un galeón por tormenta o captura, significaba un año ruinoso para la ciudad. Pero los beneficios eran enormes: oficialmente se fijaban en un permisible ochenta y tres por ciento; en las peticiones de los manileños se reducían a un miserable cinco a diez por ciento; los celosos ojos de los ingleses y holandeses los inflaban hasta el mil, y en la realidad, estaban entre el cien y el trescientos por ciento.

La Unión de las Coronas sólo fue aceptada a medias en Macao;[52] lusos y castellanos, aunque ahora fueran oficialmente hermanos, solían comportarse de manera poco fraternal. Como comentario sobre la Unión, es irónico que el Cabildo de Manila escribiera al rey que la audiencia debería ser suprimida no sólo porque resultaba superflua para los escasos setenta hogares españoles que había en Manila y otros setenta en el resto de las islas (más unas pocas tropas), sino también porque «nuestros vecinos portugueses no pueden creer que haya sido establecida para tan poca gente y se imaginan que está… para dominarlos» de modo que «han cerrado la puerta al comercio, la amistad y la relación que estaba comenzando…».[53]

Naturalmente, Manila (y México) quería comerciar directamente con China; y también es lógico que los portugueses vieran en ello la completa ruina de sus «Indias orientales», y argumentaban que Castilla también sufriría, porque China vaciaría «todo el dinero y monedas» de Nueva España «y nada iría a parar a Hespaña» (recordemos que la plata de Macao venía de Japón). Esta consideración tenía peso en Madrid; tanto es así que en 1586 el rey firmó un decreto que prohi-

bía a los mexicanos toda importación de China, en parte en interés de las exportaciones de tejidos de la madre patria. El virrey de Nueva España, Manrique, replicó y, lo que es más importante, simplemente consideró «adecuado desoír las órdenes de Su Majestad, hasta nueva orden».[54] Había un cabildo en Ciudad de México igual que en Manila, y el comercio con los sangleyes continuó.

La rígida separación entre las dos esferas ibéricas se aplicaba mejor a los grandes comercios de larga distancia burocráticamente organizados: los viajes de Francisco Gali en 1584 y João de Gama en 1589-90, directamente de Macao a Acapulco, eran excepcionales y provocaron escándalo. Pero el comercio de seda Macao-Manila era suficientemente rentable para ambas partes como para sobrevivir a las repetidas prohibiciones oficiales, y permaneció en manos portuguesas (mientras no estuviera en las chinas) a pesar de la petición en 1586 de una junta de los principales oficiales y ciudadanos de Manila de que se les permitiera «hacer viajes a Japón, Macán y todos los demás reinos y puestos, ya fueran portugueses o paganos». El memorial de esta junta es un documento notable. Muchos de sus asuntos eran problemas internos y constituye un programa de reformas liberal y ecuánime; el único problema era que para que funcionara, los castellanos –oficiales, eclesiásticos, mercaderes y encomenderos– tenían que cambiar. El resto del memorial es un plan para la conquista de China, al menos más realista que el de los sesenta buenos soldados de Riquel: las fuerzas necesarias eran entre diez y doce mil españoles y portugueses, entre cinco y seis mil «indios» de Visaya («una gente briosa y robusta») y entre cinco y seis mil japoneses, que quizá prefirieran ir con los portugueses, a los que ya conocían, y que podrían ser guiados por los padres de la Sociedad de Jesús. Esas fuerzas tan numerosas era necesarias para acallar cualquier conato de resistencia. De otro modo, los españoles vencerían pero (como hicieron en otros países, antiguamente poblados pero hoy desiertos, como Cuba) al precio de destrozarlo todo, incluyendo el «tan maravilloso» gobierno chino. En ese caso perderíamos «nuestra reputación y las brillantes esperanzas que ahora tenemos de lograr el puerto de Macán y un paso hacia Japón».[55]

Se descartó. El proyecto de conquista que sí llevaron a cabo estos arrojados hombres fue un confuso lance en Camboya que acabó en nada, una absurda dispersión de las exiguas fuerzas cuando, para defenderse contra Japón, quizá hicieran falta todas y aun más.[56] Los manileños persistieron en sus intentos de asegurarse una base en la costa china, y los macaenses les cerraban el paso cada vez. Las «brillantes esperanzas» recibieron su golpe de gracia en 1598-99 cuando las autoridades de Cantón fueron persuadidas para dejar que los españoles se instalaran «a perpetuidad» en «El Pinal», un lugar entre Cantón y Macao. Pero los portugueses, lejos de cooperar en la conquista y conversión de China, informaron a los mandarines

de que los españoles eran «ladrones y subversivos, y gente que provocaba revueltas en los reinos donde entraban»; como no bastaban las palabras, intentaron expulsar a sus cosúbditos y correligionarios por las armas. Los españoles los evitaron pero abandonaron El Pinal.[57]

Sin embargo, a estas alturas, el foco de rivalidad se había desplazado a Japón, donde las causas nacionalistas, mercantiles y misioneras se condensaban en un paradigma: portugues, castellano; macaonés, manileño; jesuita, franciscano.

## Japón unido

Oda Nobunaga empezó su carrera siendo un barón muy poco influyente, apenas respetado por los de su clase. Era terrateniente de Owari en el extremo de la bahía de Ise, cerca de la moderna Nagoya, un feudo pequeño, pero estratégicamente ubicado entre la antigua capital Kioto y Kanto, la llanura más extensa de Japón, donde se asienta Tokio. El país fue sacudido por las interminables y confusas luchas de los caudillos, para quienes Kioto, no obstante, conservaba su mística: las ambiciones se podían legitimar consiguiendo del enigmático emperador, a través de su poco menos misterioso *shogun* Ashikaga, una comisión, en teoría para la defensa del reino contra (otros) súbditos poderosos, en la práctica para subyugar o destruir a estos contrincantes –procedimiento éste harto conocido en la Europa medieval–. En 1560, Imagawa de Suruga, un magnate mucho más poderoso que Nobunaga, señor de tres provincias entre Owari y Kanto, avanzaba sobre Kioto a través del territorio de Nobunaga. Contaba con veinticinco mil hombres, Owari sólo llegaba a los tres mil: Imagawa no lo consideraba un problema. Nobunaga lo sorprendió, lo derrotó y lo mató. Luego, mediante una hábil combinación de intriga política y guerra consolidó un poder que le permitió entrar en el propio Kioto en 1586, nominalmente para apoyar a un aspirante al shogunato, a quien él mismo instaló formalmente en esa dignidad, sólo para deponerlo cinco años más tarde.[58]

La hegemonía de Nobunaga estaba lejos de ser bien aceptada y su período de dominación estuvo lleno de cruentas luchas, hasta con los grandes monasterios budistas que se aliaron con sus enemigos a quienes aplastó con grandes matanzas. En el momento de su asesinato en 1582, controlaba, directamente o a través de sus vasallos, treinta y dos de las más de sesenta provincias, todas ellas situadas en un cinturón que se extendía desde las fronteras de Kanto hasta las orillas del norte del mar Interior, el verdadero centro de Japón.[59] Afrontaba los asuntos civiles desde una clara óptica militar, pero era necesario, y se había percatado de la importancia de una administración sólida. Bajo su dominio, se abolieron las distintas barreras aduaneras que compartimentaban al país y se debilitó el control del comercio interno

por parte de los gremios de mercaderes para favorecer los mercados libres como centros de servicios para sus propios castillos y vasallos; Nobunaga reafirmó su autoridad sobre Sakai, pero incentivó el papel de esta ciudad como fuente principal de armamento.[60] Innovador en materia de táctica, hizo mucho uso de los arcabuceros y de las fortificaciones, inició también políticas que más tarde Hideyoshi se encargó de difundir, sobre todo un nuevo levantamiento topográfico y el desarme del campesinado, demasiado proclive, en esos tiempos de problemas, a rebeliones agrarias. También se anticipó a Hideyoshi en soñar la conquista de China. Era básicamente un soldado con corazón de hierro, pero tenía una mente curiosa que, quizá tanto como su odio hacia los monjes budistas y su gusto por los lujos extranjeros, le hicieron escuchar cortésmente a los sabios y educados jesuitas.[61]

Pese a todo eso, Nobunaga fue superado por sus sucesores Toyotomi Hideyoshi y Matsudaira Motoyasu, este último más conocido como Ieyasu, el primer *shogun* de Tokugawa. En ocasiones no podían ser más crueles y despiadados, pero estaban más preparados para utilizar la conciliación y la diplomacia. Los tres se retratan por su reacción ante el pájaro tradicional enjaulado que no quiere cantar: Nobunaga, le retuerce el cuello; Hideyoshi, le obliga a cantar; Ieyasu, espera a que cante.[62]

Hideyoshi, principal general de Nobunaga, era el único de los gobernantes japoneses de cuna humilde: haciendo una comparación más o menos aproximada, si Nobunaga comenzó un poco por encima de la pequeña nobleza, la extracción de Hideyoshi era, como mucho, pequeño terrateniente.[63] Pero, hasta sus últimos años en que se superó a sí mismo, fue un soldado y un político genial que, igual que Cromwell:

> Pudo ascender por su valor y laboriosidad…
> Y fundir el viejo reino
> En un molde nuevo.[64]

Resulta irónico que mediante su despiadada «cacería de espadas», para completar el desarme del campesinado, y mediante su censo, levantamiento topográfico y demás medidas legislativas, congelara la estructura de Japón en una jerarquía de clases cerradas que duró hasta los días de Meiji: guerreros, campesinos, artesanos y mercaderes, en ese orden, aunque por el curso natural de las cosas, el campesinado pronto se precipitara al fondo.

Cuando uno de sus generales asesinó a Nobunaga en Kioto, Hideyoshi estaba lejos, en el oeste de Honshu, enfrascado en reducir a los Mori que dominaban esa región. No tardó en pergeñar una tregua y regresar a la capital: en doce días había derrotado y eliminado al asesino. Otros destacados generales estaban ausentes, los hijos de Nobunaga perdían sus oportunidades en luchas fraticidas, y

Hideyoshi pudo controlar los acontecimientos. Convocó una reunión de notables y colocó literalmente entre ellos al nieto menor de Nobunaga, que fue proclamado heredero, con un consejo de cuatro jefes del ejército para gobernar el país. Semejante arreglo poco podía durar, y pronto Hideyoshi, en su condición de regente, comenzó a concentrar el poder en sus manos. Ello, por supuesto, provocó más luchas, pero a mediados de 1583 controlaba treinta provincias, y podía actuar en las líneas interiores contra Kyushu o Kanto, según eligiera. El rival más peligroso, Ieyasu, se había mantenido distanciado de los acontecimientos, pero ahora tomaba las armas con cierto éxito; no obstante, los dos eran lo suficientemente realistas como para llegar a un pacto honorable, y Hideyoshi quedaba ahora libre para terminar la obra unificadora de Nobunaga.

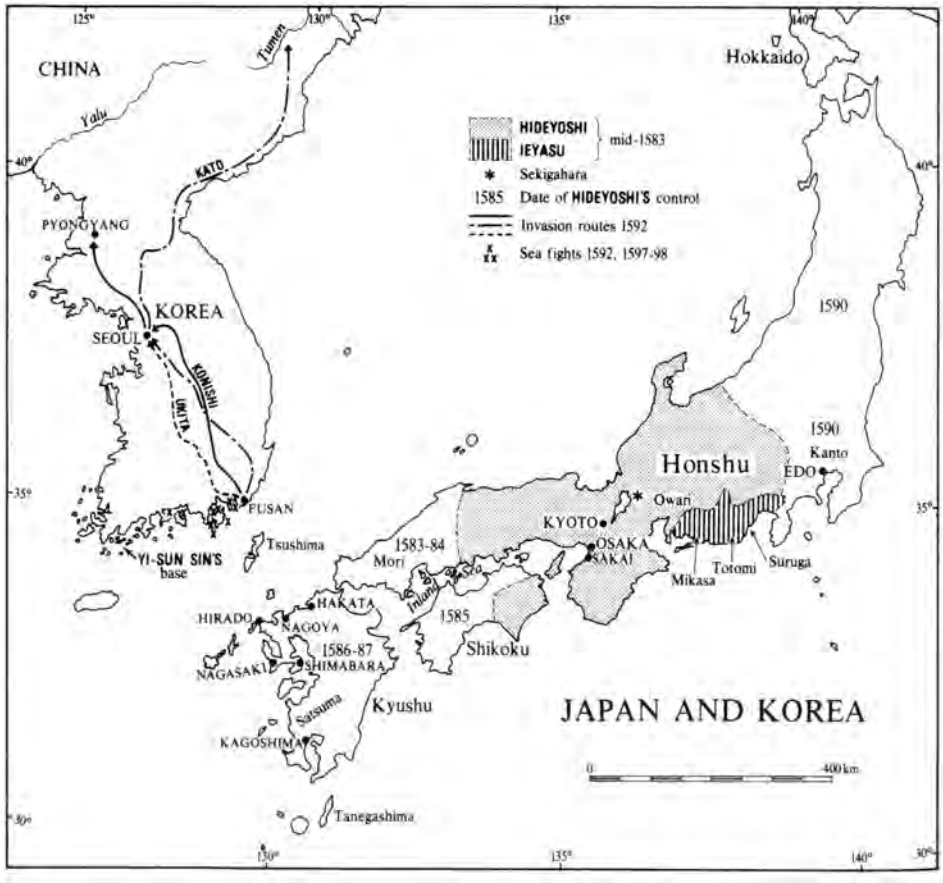



*Figura 17*. JAPÓN Y COREA. A finales del siglo XVI. Basado en mapas en J. Murdoch. *Una historia de Japón* (Londres, 1949), Vol. II y A. L. Sadler, en *Trans. Asiatic Soc, of Japan* 2ª Ser. 14, 1937, 177-208

Ya tenía una base en Shikoku, a la que sometió en 1585; en 1587 aprovechó la lucha interna en Kyushu para obligar al señor dominante de la isla, Shimazu de Satsuma, a avenirse. Los Mori, que habían ayudado en la dura campaña de Kyushu, no se sometieron formalmente hasta 1591. Para entonces, Hideyoshi e Ieyasu habían arrasado juntos la llanura de Kanto, que fue entregada a Ieyasu, que se instaló en Edo (actual Tokio), a cambio de sus tres provincias de Mikasa, Totomi y Suruga, las tres mismas desde las cuales Imagawa había invadido las tierras de Nobunaga en 1560, el comienzo de la unificación. En el todavía atrasado y periférico norte sólo había un señor realmente poderoso, Date Masamune que se sometió en 1590; Hokkaido era todavía, y lo fue mucho tiempo más, tierra de bárbaros. Aparte de esto, el hijo de un soldado común era ahora el señor de todo Japón.

La construcción del gran castillo de Osaka, que pretendía eclipsar a Sakai como centro comercial, ratificó el dominio de Hideyoshi; con la reducción de Kyushu y la toma de Nagasaki, entró en contacto más directo con los europeos. Ahora podía pensar en reafirmarse en un escenario más amplio que las islas japonesas, y Macao y Manila ya no se enfrentaban con las congregaciones de señores rivales, sino con un estado que, a pesar de su extraña y variada composición –paradójicamente, una suerte de feudalismo centralizado– era comparable en poder real con cualquier monarquía europea.[65] La consiguiente implicación de esos asentamientos europeos en la política japonesa sería fatal para la expansión del cristianismo ibérico y para la propia política de Japón.

## Hideyoshi y los jesuitas

El ascenso de Hideyoshi al poder no provocó grandes cambios inmediatos para Macao y los jesuitas; para ellos, probablemente, la cálida acogida prodigada a una nave española traída por la tormenta en 1584 por el *daimyo* Hirado (perdida por el comercio en favor de Nagasaki) podía haber parecido un mal presagio. Al sugerir el daimyo que los misioneros que no fueran jesuitas también serían bien recibidos, se produjo el primer síntoma de fisura en su monopolio mercantil y religioso. Sólo dos o tres años más tarde, la inocente torpeza del viceprovincial jesuita Gaspar Coelho precipitó una crisis que estaba destinada a desatarse muy pronto, dado el ritmo de conversión entre los señores occidentales y sus criados, y el evidente peligro de la división de las lealtades que ello implicaba. La frase *cuius regio, eius religio* podría después de todo manifestarse en sentido inverso, a mayor escala.

En 1586, Coelho devolvió una visita de cortesía a Hideyoshi en Osaka; la entrevista fue cordial –definitivamente, demasiado cordial–. El regente reveló su

plan de invasión de Corea y China, pidiendo la ayuda de dos carracas portuguesas. Ansioso de complacer y mostrando menos sutileza que la tradicional de su orden, Coelho consintió sin reflexionar, e incluso brindó también la ayuda portuguesa para la guerra coreana, aunque evidentemente no tenía forma de cumplir esas promesas. Lo que es peor, llegó incluso a prometer –sin que se lo pidieran– su influencia para congregar a los *daimyos* cristianos de Kyushu contra Shimazu; ésa era precisamente la interferencia en la política local contra la que siempre habían advertido los más sabios jesuitas. Para Hideyoshi, estaba claro que allí había en potencia otro súbdito demasiado poderoso, más peligroso si cabe por su apoyo extranjero. Los señores cristianos estaban horrorizados ante la presunción de Coelho, pero Hideyoshi se dejó llevar por sus propias ideas, llegando incluso a conceder a los jesuitas privilegios superiores que los de los monjes budistas, y Coelho, engañado, fue feliz.[66]

En julio de 1587 Hideyoshi se encontraba en Hakata después de la victoria de Kyushu, y Coelho lo agasajó a bordo de su barco.[67] A todas luces la fiesta fue un gran éxito, y Hideyoshi desembarcó con cierta cantidad del vino portugués de Coelho –que irónicamente en lugar de calmarlo debió de haberlo enardecido–. En medio de la noche los mensajeros del regente despertaron a un tembloroso Coelho y le hicieron cuatro incisivas preguntas sobre las actividades de jesuitas y portugueses, desde las presuntas conversiones forzadas, la destrucción de los templos y la explotación, hasta la supuesta ingestión de animales útiles, como caballos y vacas. Respondió como pudo, pero a lo largo del día –25 de julio de 1587– se emitió un edicto en el que se concedían veinte días a todos los padres jesuitas para abandonar Japón; pero «como el Gran Barco se dedica al comercio, y esto es muy diferente, los portugueses pueden continuar su comercio con tranquilidad». Un importante y activo *daimyo* cristiano, Takayama Ukon, ya había sido despojado de su feudo por negarse a retractarse.

Coelho trató de ganar tiempo, señalando que sólo podrían salir en el Gran Barco, que no zarparía durante algunos meses, y se le aceptó la excusa; pero la prohibición se recrudeció y se extendió: se prohibieron todos los símbolos de la fe, y se ordenó a todos los cristianos japoneses que se retractaran, o afrontaran el exilio o la muerte. Coelho trató ahora de incitar a los señores cristianos a la resistencia armada y escribió a Goa, Macao y Manila, solicitando ayuda armada; todos aquellos a quienes se dirigió tenían demasiado sentido común para aceptar, y sus superiores eclesiásticos estaban furiosos por su ineptitud. Que asumieran esa posición tan fría era justificable: Hideyoshi no tomó medidas serias para llevar a cabo la expulsión, y sólo se fue un puñado de jesuitas; el resto siguió, más discretamente que antes, aunque se destruyó una cuarta parte de sus asentamientos. Takayama

fue sancionado por dar ejemplo; pero otros conversos importantes como Konishi Yukinaga, que pronto se haría con un nombre en Corea, fueron trasladados a la zona de peligro del oeste de Kyushu.

De hecho, los jesuitas eran considerados (erróneamente, en su propia opinión) como intérpretes e intermediarios imprescindibles ante los comerciantes de Macao, un factor de especial importancia cuando Hideyoshi amasaba provisiones y riquezas para el proyecto de Corea; como dijera el padre Alessandro Valignano, con gentil cinismo:

> Con este Gran Barco y con estos pequeños favores que les estamos haciendo, se engañan a sí mismos, y casi todos están convencidos de que si los padres no estuvieran aquí, los japoneses no podrían negociar con los portugueses, opinión que no es poca ayuda para nosotros en esta coyuntura.[68]

Valignano, que había llevado a los jóvenes japoneses a Roma en 1582 fue autorizado oficialmente a traerlos de vuelta en 1590.[69] Su anterior experiencia en Japón (cuando había apoyado una política de aculturación de los padres a los modos japoneses), su tacto, el esplendor de su embajada y los presentes que trajo, pusieron las cosas de nuevo en su lugar, y Hideyoshi incluso desafió «su propia prohibición caminando por los salones dorados del palacio Juraku llevando un rosario e indumentaria portuguesa».[70]

No obstante, se había dado una clara advertencia. El buen vino de Coelho, la interferencia misionera en la entrega de muchachas para los placeres cortesanos de Hideyoshi, eran, si acaso, factores secundarios poco relevantes; más importante quizá fue la tendencia cada vez mayor del regente a las acciones arbitrarias impulsivas, como resultado del éxito y del poder. Pero si bien es cierto que «el dictador que cambió veintitrés *daimyos* de sus feudos en un solo día», no tenía necesidad de disimular con sus primeras y efusivas muestras de amistad a los jesuitas, ni de «someterse a [los] señoritos de Kyushu»,[71] era lógico que viera en los rápidos avances de la nueva fe los principios de una quinta columna subversiva. Esta visión simple de su cambio súbito es, sin duda, la correcta y explica, entre otras cosas, que singularizara y pusiera como ejemplo a un solo *daimyo* cristiano, Takayama Ukon.

La verdadera amenaza a los jesuitas, cuando llegó, provenía, no de las intenciones, sino de las acciones de sus correligionarios y compatriotas, los franciscanos de Manila: la tormenta se había disipado por el momento, pero se levantaba una nube en el Sur. Sin embargo, antes de que llegara a Japón, Hideyoshi se había enfrascado en la campaña de Corea, la mayor operación ultramarina japonesa antes de las guerras, en las mismas aguas, de 1894-95 y 1904-05.

## La aventura coreana

Analizada limitadamente, puede parecer que la guerra coreana de Hideyoshi sólo tuviera una conexión indirecta con el Pacífico; pero su importancia, aunque negativa, sí fue real. De inmediato, desvió la atención de los japoneses desde un escenario conocido hacia el Sur; a más largo plazo, su fracaso parece haber sembrado el disgusto por la expansión y el contacto con el exterior, un factor que contribuyó, a la sazón, a que el país se recluyera en sus propias fronteras. El estudio estratégico de la guerra es de gran interés como avance de las campañas coreanas de 1894-95 e incluso de 1950-53. El historiador naval debe de lamentar la ausencia de las carracas prometidas por Coelho, que podrían haber probado sus capacidades técnicas contra los «barcos tortuga» coreanos, mientras que el relato de un testigo presencial europeo hubiera sido de un interés inestimable.

El motivo principal de Hideyoshi parece haber sido su megalómana ansiedad de gloria: Corea, de hecho, sería sólo la cabeza de puente para la conquista de China, una *vendetta* tardía por el ataque de Kublai Khan a Japón a través de la península, tres siglos antes. Es posible que entre los motivos secundarios influyeran la necesidad de mitigar el descontento exacerbado por sus políticas territoriales; de encontrar empleo para los guerreros sin amo o sin tierras, licenciados de las guerras –los *ronin*, sin duda un grupo potencialmente peligroso–; y de garantizar que llegara comercio sin tributo, o incluso con tributo, a Japón. La decisión no fue producto de un impulso repentino; Hideyoshi tenía en mente el proyecto desde hacía mucho tiempo y es posible que se lo haya robado a Nobunaga.[72] Se tomó como pretexto el rechazo chino a la ampliación del comercio con barcos licenciados bajo el «Sello Rojo» de Hideyoshi, así como la negativa del rey coreano de rendir homenaje y pagar tributo (por supuesto, ya era tributario de Pekín); éste advirtió a Hideyoshi de que un ataque a China sería como «el aguijonazo de una abeja a una tortuga», lo cual, si bien era cierto, carecía de tacto.[73] Habían muchas pequeñas fricciones que cualquiera de las dos partes pudo haber convertido en peleas –el señorío de las Ryukyus, la piratería– y los intercambios diplomáticos se complicaban a causa de intereses creados, como el del *daimyo* de Tsushima (situada entre Japón y Corea), de los razonados cálculos políticos de los generales competentes en el campo, tales como Konishi y las irracionales reacciones de otros guerreros, y de la inveterada, aunque lógica, tendencia de los intermediarios a modificar sus instrucciones cuando éstas evidentemente ofenderían al destinatario: un enviado chino, por ejemplo, al informar a Pekín presentaba habitualmente el deseo japonés «de paz» como un deseo de «sumisión».[74]

Se movilizaron en total unos veinticinco mil hombres, con Nagoya (en Shikoku, no en la moderna ciudad de la bahía de Ise) como base principal, y Tsushima como base avanzada; la organización fue meticulosa y se reunieron centenares de naves, grandes y pequeñas, para el transporte –los otrora piratas del mar Interior encontraron una nueva oportunidad para desplegar sus talentos. Las tres primeras divisiones, bajo el mando de Konishi Yukinaga, Kato Kiyomasa y Kuroda Nagasama, alcanzaron la cifra de cincuenta y dos mil hombres. El 24 de mayo de 1592, con la ayuda de la niebla, Konishi cruzó sin resistencia los 75-80 km que separan Tsushima de Pusan (el principal puerto meridional de Corea) y la tomó al día siguiente. Casi de inmediato se le unieron Kato y Kuroda; el gobierno del país se encontraba en un estado deplorable, y los japoneses «azotaron Corea con la misma facilidad con que el viento dispersa un montón de hojas secas»; tenían a su favor la posesión de armas de fuego de las que carecían los coreanos.[75] Hacia el 12 de junio Konishi se hallaba en Seúl, tras cubrir 440 km en menos de veinte días.

Mientras tanto, sin embargo, y de forma casi simultánea a la ocupación de la capital por Konishi, se revelaron los fatales errores de planificación de los japoneses: la falta de un mando superior eficaz en el campo de batalla, el hecho de que Hideyoshi permaneciera en Japón y, sobre todo, el descuido del poder marítimo. En un primer momento, la corte coreana pareció no haber tomado en serio la amenaza, pero aunque se hubiese dado la orden de oponerse a la invasión, el jefe naval en Pusan, Won Kiun, era tan inútil que la orden hubiese dado lo mismo. Sin embargo, destacado estratégicamente en un grupo de islas cerca del extremo sudeste de la península, se encontraba su colega Yi-sun Sin, un hombre de un temple diferente, como pronto se hizo evidente. La flota japonesa estaba compuesta por un gran número de barcos grandes construidos para la guerra, pero en conjunto parece que eran inferiores a los buques coreanos y chinos. Probablemente las tripulaciones japonesas y algunos capitanes eran tan diestros marinos y guerreros como sus contrincantes, y muchos de ellos deben de haber tenido experiencia naval en el bloqueo de Osaka por Nobunaga (1578) y de la campaña de Kyushu; pero no había un mando unificado. Los jefes de escuadrones eran soldados y, de igual manera que en el combate terrestre, les movían intensas rivalidades; pero el espíritu de «marchar al sonido de las armas» era más peligroso en el mar, toda vez que se enfrentaban a un rival dotado de armamento superior y que sabía bien cómo utilizarlo.

A diferencia de los jefes japoneses, Yi-sun parece todo un profesional –prueba de ello son sus logros en la construcción de flotas– y era un almirante de tal resolución, inteligencia y capacidad de liderazgo que en una segunda campaña

naval (1597-98) el jefe del contingente chino sirvió bajo sus órdenes, lo que en vista del respeto chino por las jerarquías parecería ser casi contra natura. Tenía además la ventaja de los «barcos tortuga» que resultaban nuevos para los japoneses, aunque no fueron, como se cree a menudo, una repentina invención de Yi-sun, ya que tenían un antecedente en los juncos de guerra chinos. Tampoco eran, como suele presentarlos Ballard, los acorazados de la época, aunque quizá más pesados que los torpedos propuestos por Sadler.[76] Probablemente tenían algún tipo de blindaje, sin duda una cubierta semejante a un caparazón, con púas incrustadas para impedir los abordajes, en los que los japoneses confiaban tanto –como otra Armada hacía sólo cuatro años, sus barcos estaban abarrotados de efectivos. La capacidad ofensiva de los barcos de Yi-sun dependía del poder de las armas de fuego –(tanto en cañones, como en armas de mano, superaban a los japoneses), de las flechas incendiarias, algo similar al fuego griego– y su uso de los espolones ha sido muy exagerado; de todos modos, parece que el mismo, en cualquier caso, fue incidental.

Hacia el 7 de junio, con Konishi bien adentrado en la ruta hacia Seúl, las principales fuerzas navales japonesas se dispersaron entre las numerosas islas costeras al oeste de Pusan donde Yi-sun cayó sobre ellos; hacia el 10 de julio, en siete acciones tácticamente maravillosas, destrozó sus flotillas, destruyendo al menos 160 buques importantes. Pero a principios de septiembre los restantes barcos japoneses, que todavía conformaban una flota formidable, se concentraron bajo las fortificaciones de Pusan, convertida ahora en una poderosa base, contrarrestando el ataque de Yi-sun. No obstante, el refuerzo y abastecimiento constantes de los ejércitos en Corea se hizo muy difícil, y, además, estos ejércitos tuvieron ahora que enfrentarse al contraataque desde la otra orilla de río Yalu.

El 15 de julio Konishi había tomado Pyongyang, y el rey de Corea había huido a las riberas del Yalu, pidiendo ayuda a su señor en Pekín. En octubre una pequeña fuerza china fue atrapada y casi destruida en la propia Pyongyang, mientras que, a la derecha de Konishi, Kato había avanzado hacia el noroeste de Corea, en un punto cruzando el Tumen en lo que es ahora Manchuria. Pero los coreanos se estaban recuperando de su colapso inicial; no todos sus gobernadores provinciales eran incompetentes, algunos concentraron fuerzas y lograron éxitos locales, ayudados (a pesar de los esfuerzos japoneses de llevar a cabo una administración conciliatoria) por un fuerte movimiento guerrillero. La resistencia en todo el país se endurecía, mientras las alarmantes noticias navales procedentes del Sur debilitaban la moral de los líderes japoneses más sensatos. A pesar de su éxito, Konishi aceptó una tregua. Los chinos se tomaron ahora la invasión más en serio, y cuando atacaron de nuevo, en febrero de 1593, lo hicieron con tanta fuerza que Konishi tuvo que retirarse hacia Seúl. Kato se abrió paso desde el noreste para unírsele, y

juntos derrotaron a los chinos en un feroz combate. Pero las presiones siguieron, y en mayo se vieron obligados a abandonar Seúl, pendientes de negociaciones, y se replegaron, sin trabas de los chinos, hacia una zona fortificada que cubría Pusan.

Hideyoshi estaba lejos de sentirse desalentado. Por aquella época parece haber perdido el contacto con la realidad, y, aparte de una labor pacificadora liderada por Konishi (que tuvo que ser muy cauta), sus cortesanos hicieron poco para ayudarle a recuperarlo. Todavía le quedaba una cabeza de puente en Corea (Konishi, con lucidez, no veía mucho sentido en la política ambivalente de quedar a la espera), y, aunque los chinos prácticamente habían apartado a los coreanos de la guerra y de las negociaciones, ellos mismos habían dejado sólo una pequeña guarnición en Seúl. Las condiciones chinas para la paz incluían una demanda (que sin duda presentaron suavizada) de que Hideyoshi fuera investido rey de Japón por el emperador chino; aquél respondió exigiendo las provincias meridionales de Corea, la reanudación y ampliación del comercio bajo el «Sello Rojo», y la mano de la hija del emperador. Las negociaciones se alargaron interminablemente en una atmósfera de intriga y arrogancia por ambas partes, mientras los diplomáticos atenuaban las demandas de los jefes hasta el punto del engaño. El momento de la verdad llegó a finales de 1596, cuando una embajada china se presentó con el traje de ceremonias para la investidura de Hideyoshi como un vasallo. Hasta un hombre con menos carácter habría explotado como hizo él.

La guerra comenzó de nuevo en 1597, pero en medio de una atmósfera diferente a la de 1592. Una de las partes había aprendido al menos la lección naval; la otra no. Yi-sun había sido destituido tras una intriga palaciega y su flota fue abandonada. Won Kiun estaba de nuevo al mando y Konishi, ahora general en el mar, no tuvo dificultades para darle una contundente paliza al borracho que había huido del primer encuentro hacía cinco años. En tierra, los japoneses avanzaron con menos velocidad y entusiasmo que antes, hasta que en enero de 1598 nuevos ejércitos chinos les obligaron a retroceder. Hubo batallas muy violentas al norte de Pusan, los japoneses dieron la talla: Konishi se llevó gran parte de la culpa, sin duda uno de los grandes comandante subordinados de la historia. El *impasse* se resolvió en octubre, cuando llegó la noticia de la muerte de Hideyoshi el 15 de septiembre: ahora no había razón para quedarse. Pero Yi-sun había sido convocado y con una armada reorganizada cayó sobre los escuadrones en retirada: los japoneses sufrieron grandes pérdidas, quizá la mitad de sus barcos y hombres. El propio Yi-sun fue asesinado en el fragor de su último combate.

La guerra de Corea fue tan inútil como cualquier otra en la larga y torva competición de las fútiles guerras dinásticas. No obstante, tuvo algunas consecuencias económicas positivas en el propio Japón. Los cautivos coreanos contribu-

yeron notablemente a la excelencia de la cerámica japonesa, un grupo traído por Shimazu desarrolló la famosa cerámica de Satsuma; más importante fue la gran expansión de la construcción de barcos e industrias afines.[77] Desde el punto de vista político, la ausencia del nombre de Ieyasu en la historia es importante: ese cauteloso príncipe envió una pequeña fuerza a Nagoya, pero él mismo no participó en la guerra y se puso a salvo en Kanto, aguardando el momento oportuno, que estaba muy próximo; como en 1582, podía esperar a que cantara el pájaro.

La guerra fue importante para la historia del Pacífico porque ayudó a establecer la posición estratégica de Japón durante más de dos siglos y medio, impidiendo un posible desarrollo de incalculable impacto. Sin la guerra, parece inevitable que Hideyoshi se hubiese lanzado sobre el Sur, hacia las Filipinas. Es inconcebible que las escasas fuerzas españolas que allí había, que a duras penas habían rechazado a Limahon, que fueron incapaces de someter definitivamente a Mindanao y Joló, y tenían poca potencia naval, hubiesen podido soportar el ataque de ni siquiera un tercio de las muy organizadas fuerzas enviadas a Corea. Con la base metropolitana tan cercana y tan populosa, se habría contado con las fuerzas para someter a los lugareños, más fácil y completamente de lo que lo habían hecho los españoles. En el momento en que los holandeses y los ingleses llegaron en masa –como los ibéricos, en su más eficaz acción– los japoneses hubieran sido perfectamente capaces de enfrentarlos en condiciones incluso superiores, y podían haber tomado de ellos lo que necesitaban para adaptarse a una política más abierta. Es fácil prever, con Ballard, «una flota de setenta y cuatro barcos japoneses» dominando todo el Pacífico occidental.[78] Los estadistas de la Europa mercantilista habrían tenido razones suficientes para agradecer a Dios la locura de Hideyoshi, de haberla conocido. Dejando de lado todas las suposiciones, los franciscanos que llegaron desde Manila a Japón en la década de 1590 estaban jugando con fuego; en algunos casos nunca mejor dicho.

## Hideyoshi y las Filipinas

Los jesuitas se habían retirado tras la desastrosa metedura de pata de Coelho; guiados por Valignano habían recuperado el terreno perdido, pero conservarlo dependía de su continua discreción. Valignano abogaba fervientemente por un único control en el campo de misiones japonés –naturalmente, el de la Sociedad de Jesús– y en 1585 obtuvo una bula papal que confirmaba el monopolio jesuita. Los fervientes franciscanos de Manila no serían disuadidos por este embargo, y tenían el apoyo de más intereses mercenarios en las Filipinas.[79]

Sin embargo, a los jesuitas pronto les salió el tiro por la culata, en la persona de uno de sus conversos, Harada (Farada en los documentos españoles). Este hombre era un mercader de Sakai que había comerciado en las Filipinas; en 1592 él y otros más propusieron a Hideyoshi invadir las islas, pero la víspera de la guerra de Corea no era el momento más propicio y, en su lugar, se confió a un pariente de Harada un mensaje para el gobernador, Gómez Pérez Dasmariñas. El documento, bella y cuidadosamente encuadernado, era menos agradable en su contenido: se exigía una embajada, so pena de una invasión de la que «el país se arrepentiría». Dasmariñas, con mucho tacto, se mostró sorprendido y justificablemente desconfiado de un «embajador» de tan bajo rango (que además era el único traductor a mano), y prometió trasladar el asunto a España. Mientras tanto, para «mostrar buena voluntad», envió a un dominico, el padre Juan Cobo (presuntamente elegido como experto en cuestiones de China) para dar y recibir más explicaciones.[80]

La misión de Cobo no obtuvo nada positivo: ni siquiera informó, al perderse en Formosa en su viaje de regreso. Pero resultados negativos sí tuvo, como por ejemplo, el aumento de las tensiones entre españoles y portugueses, y probablemente el reforzamiento de la desconfianza latente en la mente de Hideyoshi. Cobo no contactó con los jesuitas que, si bien no estaban ansiosos por ayudar, al menos hubieran sido intérpretes más fiables que Harada. Por el contrario, se unió a una pareja de mercaderes españoles de mala fama resentidos contra los portugueses. Sus quejas provocaron que se tomaran nuevas represalias contra los jesuitas en Nagasaki, pero esta situación no duró mucho. Se dice también que Cobo le mostró un globo a Hideyoshi, señalándole la gran propagación de los dominios de Felipe II.[81]

Harada tomó entonces las riendas en sus manos, y él mismo llevó a Manila una segunda carta de Hideyoshi, más explícita:

> Yo antes era un hombre insignificante. . . pero me he propuesto conquistar esta extensión redonda bajo el cielo, y todos los que vivan bajo el cielo que está sobre la tierra son mis vasallos. . .
>
> [Corea se negó a rendir honores y está conquistada] Los reyes de otras naciones no son como yo. . .
>
> Escribe lo siguiente ahora mismo y llévaselo al rey de Castilla: «Quienes me insulten no podrán escapar. . .»

Dasmariñas trató de ganar tiempo: si podía entretener a los japoneses durante cuatro años, para entonces Manila podría estar preparada para hacerles frente, aunque había razones para dudarlo, ya que se calculaba que eran necesarios mil quinientos diecisiete hombres. En mayo de 1593 el gobernador envió una segun-

da embajada de Fray Pedro Bautista y otros tres franciscanos: eso violaba los decretos japoneses y la bula de 1585 (como se aprestaron a señalar los jesuitas), pero estaba presuntamente justificado porque los padres acudían en calidad de enviados del gobierno y no como misioneros. El verdadero ultraje fue que el turbio Harada había declarado falazmente que Hideyoshi, y de hecho todo el país, deseaba a los franciscanos, y con este estímulo se produjo un goteo constante de frailes a Japón. Si bien Hideyoshi había acogido con calidez la embajada, en cuestiones religiosas era un político consumado, y su verdadero deseo en todo esto era «una cebo para los comerciantes de Manila de la misma forma que los jesuitas eran considerados parte integrante» del comercio de Macao.[82] Con la presión fiscal de la guerra de Corea, cualquier rivalidad entre los comerciantes era bien acogida.

La embajada franciscana también le dio a Hideyoshi la oportunidad de ejercitar lo que él consideraba diplomacia: su siguiente carta (1594) dice como el Tamerlán de Marlowe –al nacer el sol brillaba sobre su pecho, augurando su destino, que no era otro sino que todos los reinos debían postrarse ante su puerta o serían destruidos–. Gómez Pérez Dasmariñas había sido asesinado por sus remeros chinos en una expedición a las Molucas, y la tarea de responder recayó en su hijo Luis, asistido por todo un consejo de guerra: omitida una lección de cosmogonía en el primer borrador, la carta enviada era una obra maestra de corteses evasivas.[83] Hubo una calma en los intercambios, pero se trataba de la proverbial calma.

La tormenta se desató en 1596. Los cuatro frailes habían permanecido en Japón y se les había permitido predicar en Kioto; al menos en sus relaciones con Hideyoshi, Bautista tenía tacto. Sin embargo, era evidente, aun cuando podamos asumir cierta exageración jesuita, que los frailes estaban muy lejos de sentirse satisfechos con la cauta (y temperamentalmente sincera) política de Valignano de adaptarse hasta donde fuera posible a los modos japoneses; después de todo, habían sido utilizados para tratar con los sumisos «indios», no con los orgullosos y sofisticados daimyos. También se acercaron más a los pobres y oprimidos que los jesuitas, y, en general, los hijos de San Francisco se comportaron de una forma más franca y decidida que los de Loyola. Su desobediencia de las prohibiciones de Hideyoshi eran cada vez más flagrantes; pero por esta época éste tenía otras preocupaciones, y en julio de 1596 Antonio de Morga pudo escribir a Felipe II, con toda la inocencia, que «*Xapon* se mantiene tranquilo por la presencia de los religiosos franciscanos que tenemos allí».[84] Pero la situación era muy inestable, y en octubre se exacerbó por un suceso casual, el naufragio del Galeón *San Felipe*, con destino a Acapulco, en Shikoku.[85]

Llevaba un cargamento muy valioso del que se apropiaron, en su mayor parte, el *daimyo* local y sus samuráis –como señala Boxer, «lo mismo que hubieran hecho

los habitantes de la costa de cualquier país europeo»–. Los españoles naturalmente apelaron a Kioto, utilizando los buenos oficios de Fray Juan Bautista y no los ofrecidos por los jesuitas que, al fin y al cabo, eran mayormente portugueses. Los intermediarios japoneses traicionaron a los demandantes; entre las exigencias de la guerra y las pérdidas ocasionadas por los terremotos, Hideyoshi afrontaba dificultades económicas, y aceptó la sugerencia de confiscar el regalo venido del mar. (Después de todo, de haberlo sabido podría haber citado un precedente poco diplomático: la apropiación legal, pero poco ética, por parte de Isabel del tesoro español obligado a entrar en sus puertos en 1568.) También es posible que lo alentara el timonel español quien, con el deseo natural de reforzar el fuerte apoyo que esperaba, y, según se dice, le mostró en un mapa el imperio mundial de su soberano, y añadió que los religiosos eran utilizados como avanzada para ablandar a los futuros vasallos del rey de España. La semejanza con la historia que se cuenta de Cobo resulta sospechosa.

Como quiera que fuere, lo cierto es que los intermediarios y personas del entorno de Hideyoshi despertaron y azuzaron su desconfianza; después de todo, él había advertido claramente a Coelho y Takayama Ukon, pero después contuvo la mano; y su recompensa era un desafío imprudente de sus órdenes. Ningún gobernador de esa época habría aceptado semejante situación. Aun así, su ira hacía excepciones. Probablemente porque después de lo del *San Felipe*, las perspectivas de comercio con Manila eran inciertas, y, por tanto, había que cuidar de Macao, los jesuitas se libraron todavía de medidas extremas, excepto los tres hermanos legos japoneses incluidos por equivocación en la crucifixión masiva de Nagasaki el 5 de febrero de 1597. Ese día fue de sacrificio para seis franciscanos y diecisiete de sus conversos; Morga imprime una conmovedora carta de los frailes, advirtiendo que Hideyoshi, «con el apetito avivado por lo que había robado al *San Felipe*» tiene planes de apoderarse de las Ryukyus, Formosa, y luego Manila: la carta va firmada «camino de la horca».[86]

Los cristianos de Japón sufrieron nuevas y mayores persecuciones, pero no a manos de Hideyoshi, aunque éste finalmente ordenó la expulsión de todos, excepto unos pocos jesuitas, otra orden pasada nuevamente por alto. En agosto de 1597, sintiendo la proximidad de la muerte, designó un consejo regente de cinco miembros en nombre de su bastardo de cuatro años, Hideyoshi; Ieyasu no era uno de los cinco, pero se le designó como custodio del niño: semejante arreglo no podía ser más viable que el consejo que el propio Hideyoshi había soslayado tras la muerte de Nobunaga. En septiembre de 1598 murieron Hideyoshi y Felipe II. Pronto comenzaron las intrigas de las facciones; hacia 1599 Ieyasu recibía votos de apoyo de muchos *daimyos* para que ocupara el castillo de Osaka. Se formó en su contra

una «alianza occidental», pero estaba plagada de divisiones, y en la gran batalla de Sekigahara fue derrotada desastrosamente: entre los ejecutados después de la batalla estaba el valiente Konishi Yukinaga. Pasados unos días, Ieyasu se encontraba de nuevo en Osaka, en teoría representando a Hideyoshi, pero, en la práctica, era el amo de Japón.

La batalla de Sekigahara se libró el 20 de octubre de 1600. Justamente siete meses antes, un pequeño y maltrecho barco, en el que sólo sobrevivían una cuarta parte de los más de cien hombres que integraban su tripulación, fue remolcado por los marinos locales hacia un pequeño puerto en Kyushu. Había llegado atravesando el estrecho de Magallanes, su timonel era un inglés, pero la nave era holandesa: la *Liefde* (¡«Amor» o «Caridad»!). Sólo siete semanas después de Sekigahara, Oliver van Noort y Antonio de Morga se enfrascaron en un cruento combate en las cercanías de la bahía de Manila. Más que las espectaculares incursiones de Drake y Cavendish, la llegada de los holandeses anunciaba el fin del monopolio íbero del mundo, no así del comercio local de las islas de las Especias y los mares de China.

# Capítulo 7

## LA MAREA DE PLATA

Reina del grand' Océano dichosa,
sin quien a España falta la grandeza . . .
¿Cuál diré que tú seas, luz hermosa
da Europa? . . .
No ciudad, eres orbe; en ti admira
junto cuanto en las otras se derrama,
parte de España más mejor que el todo.

(*Herrera*)

Derramado y sonoro el Océano
era divorcio de las rubias minas
que usurparon la paz del pecho humano . . .

Y España, con legítimos dineros,
no mendigando el crédito a Liguria,
más quiso los turbantes que los ceros.

Menos fuera la pérdida y la injuria
si se volvieran Muzas los asientos;
que esta usura es peor que aquella furia.*

(*Quevedo*)

---

*F. de Herrera (1534-97), *A Sevilla*. F. De Quevedo y Villegas (1580-1645), *Epístola satírica y censoria a Don Gaspar de Guzmán, Conde de Olivares*. Los Muza, padre e hijo, fueron gobernadores musulmanes en Aragón en el siglo IX.

Herrera, muerto en 1597 (un año antes que Felipe II), se regocija en Sevilla, la encantadora luz de Europa, no una ciudad, sino un mundo: una parte de España más grande que toda España. Quevedo, nacido ocho años antes de la Armada y escribiendo mucho después a Olivares, ministro y favorito de Felipe IV, nieto menos prudente del Rey Prudente, dice la verdad sombría: una vez España estaba separada por el océano de las minas que han usurpado la paz al corazón humano; una vez tuvo una divisa válida y no se dedicó a mendigar a los genoveses; ahora la usura de sus préstamos –los asientos– es más devastadora que la vieja furia de los moros. El genio del poeta y víctima expresa el peso de las quejas de muchos arbitristas[1] contemporáneos y de muchos historiadores económicos, con más precisión, claridad y fuerza. Pero no fue la primera ni la última vez que la pluma del contable, no la del poeta, superó a la espada.

Porque la tragedia de España era que, dominando y explotando al Nuevo Mundo y al (entonces conocido) Pacífico por su entusiasta bravura, por la vía de las misiones o la militar, era dominada y explotada a su vez por buenas prácticas de negocio, celosas cifras y la fuerza de la moneda –moneda acuñada de su propia riqueza, una riqueza básicamente mal habida, exprimida de la agonía de millones de indios–. La vasta superabundancia del tesoro americano fue transferida al resto de Europa (y gran parte finalmente llegó hasta Asia) mediante las guerras dinásticas españolas y la locura[2], por la bellaquería del capital, los piratas (o, cortésmente, corsarios), por el contrabando llevado a cabo (también por los mismos españoles) con corrupción o «a punta de lanza»; no obstante, sin esta inflación, sin las empresas productivas o predatorias que ésta estimulaba, la transición del medioevo tardío a la edad moderna hubiera sido mucho más lenta, aunque no necesariamente menos dolorosa. En 1977, esta transición puede parecer un bien mucho menos asegurado que lo que parecía para la generalidad de los observadores occidentales en 1877 o 1777; y aun así, siendo la naturaleza humana como es, es dudoso que los tiempos modernos hubieran sido mucho, o un poco más tranquilos sin la plata americana. En última instancia, fueron las *auri sacra fames*, las detestables ansias de oro, las que hicieron que América Latina se convirtiera rápidamente en algo más que una simple franja litoral.[3] Junto a la devastación estaba la construcción, el aprovechamiento, como parte de la economía mundial, de los grandes continentes.

## Las Indias: pueblo, tierra y trabajo

La dominación española en los últimos veinticinco años del siglo XVII se extendía desde el trópico de Cáncer en Nueva Galicia hasta los 40ºS en Chile. Igual que en otros imperios invasores, su gobierno se asentaba más fácil y firme-

mente en lugares como México y Perú donde se podían aprovechar las estructuras políticas existentes; y se redujo a la simple «presencia» en los parajes más áridos o más exuberantes. Tanto la frontera norte como la del sur distaban mucho de estar establecidas, en ningún sentido. En las áridas marcas de Nueva Galicia, los chichimecas de los alrededores de la ciudad argentífera de Zacatecas no fueron totalmente pacificados hasta 1600 tras varias décadas de feroz guerra de guerrilla, y no fue «por la espada [nuestra "solución militar"], sino mediante una combinación de diplomacia, compra y conversión religiosa», incluido el asentamiento de tlaxcaltecas en la frontera, unos campesinos robustos con una «relación especial», que podían ser modelos de una existencia más civilizada para los chichimecas.[4] Fue precisamente por esta época cuando en el lejano Sur los araucanos obligaron a un repliegue local pero duradero. El control español se ejercía desde no más de tres grandes ciudades –México, Lima y Potosí– con un puñado de pueblos de segunda categoría y luego a través de muchos pequeños centros de distrito, diminutos puertos, misiones y campamentos mineros, muchos de ellos bastante inhóspitos. Había otros tantos sitios donde el clima y el terreno eran mejor defensa que las fuerzas armadas: en un lugar tan vital de las Indias como el istmo de Panamá, el poder español era tan deficiente o estaba tan mal coordinado que en 1698 los escoceses se las arreglaron para establecer su colonia de Darién, sin problemas con los españoles durante más de un año –aunque precisamente el clima y el terreno impidieron su crecimiento o el desarrollo de actividades útiles propias–.

Dentro de estos límites y limitaciones, una pequeña minoría española (en constante aumento) pudo, no sólo controlar a una gran mayoría india (en constante disminución), sino también aumentar su capacidad productiva mediante una explotación despiadada. Es cierto que la explotación tenía sus precedentes indígenas; como afirma Lynch, «los indios peruanos que antes trabajaron duramente para construir los templos del Sol, ahora trabajaban para satisfacer las demandas de oro de la economía mundial»,[5] y, tanto los viejos como los nuevos amos, contaron con la poderosa ayuda de los lazos de la religión. Pero el viejo sistema tenía más reciprocidad –al menos en su comprensión del pueblo– y la explotación española era a menudo tan intensa y descarada (excepto por las leyes promulgadas allá lejos en España, y pasadas por alto) que llegaba a ser contraproducente. El fatalismo indio en un principio alimentaba ese sistema, pero a la larga lo socavó; un fatalismo que fue a la vez la causa y el efecto del terrible declive de la población.

A pesar de la apología de escritores como Salvador de Madariaga, que utilizaba datos selectivos y métodos incorrectos, no se puede negar este desastre demográfico, probablemente el más catastrófico de toda la historia de la humanidad.[6] Es imposible conocer con certeza la población de antes de la Conquista. Viene de

Angel Rosenblat la propuesta de una cifra baja mas reciente y seria, quien en 1935 calculó que la población de México y América Central en 1492 era de unos cinco millones trescientos mil habitantes; pero la cuidadosa obra de Simpson, Borah y Cook, donde utilizan las listas de tributo aztecas, así como datos españoles, indica una población en 1523 de dieciseis millones ochocientos mil habitantes en la zona central de México, correspondiente más o menos al dominio azteca; dada la gran rapidez de la despoblación inicial, es posible que en 1519 hubiera una población de entre veinte y veinticinco millones. A mediados de siglo era de unos seis millones y en 1605 de sólo un millón setenta y cinco mil; dos o tres décadas más tarde comenzó a verse una lenta recuperación. Las primeras cifras han sido cuestionadas por Rosenblat alegando «manipulación»; pero como señala Borah, en 1967 se limita a repetirse a sí mismo «sin cambio en las cifras estimadas, aunque con enormes notas adicionales a pie de página». Esta inmovilidad durante treinta años –y años de importante progreso en las técnicas de demografía histórica– es muy extraña sobre todo porque las cifras de Rosenblat habían sido propuestas como hipotéticas. Demuestra cierta rigidez mental que hace que las razones expuestas por Rosenblat no sean nada convincentes.[7]

Lo más posible es que ya hubiera presiones sobre los recursos en el siglo XV y el choque español simplemente exacerbó un equilibrio maltusiano precario; pero descontemos las primeras cifras incluso hasta las de Rosenblat, y el problema sigue siendo terrible. El primer lugar entre los factores responsables lo tienen las epidemias –«bacterias y virus reconocían la unidad del planeta mucho antes de que existiera el hombre», y las zonas que, dicho de alguna manera, se mantenían fuera de esta unidad a causa de las barreras oceánicas –América, Australia, Oceanía– le debían a esta cuarentena espacial su total falta de inmunidad a las nuevas infecciones–. El resto del mundo llevaba milenios sufriéndolas; ahora, en cuestión de décadas, se destruían las barreras de América contra la invasión epidémica, con resultados más devastadores, claro está, en los lugares más densamente poblados.[8] Pero también las guerras fueron responsables de una alta cifra de muertes, a causa de verdaderas matanzas, desmoronamientos económicos y hambruna; del resto se encargaron las demandas españolas de mano de obra, junto a ese remedio universal de desposeídos y oprimidos: el alcohol; y probablemente el cansancio de vivir en el régimen confuso de un mundo desordenado, donde «los extraños habían venido a castrar al Sol».[9]

Para la América andina, desde Venezuela hasta Chile, Rosenblat calculó en 1492 una población total de cinco millones cien mil habitantes, de los cuales dos millones se encontraban en el actual Perú, y, a menudo, se cita esta última cifra, que cayó hasta un millón quinientos mil en 1570.[10] *A priori*, parece demasiado baja, sobre todo en comparación con México; Chaunu dice que las riquezas de Perú

correspondían a una población de entre cuatro y cinco millones de indios. En un estudio reciente, en el que utiliza investigaciones locales españolas, además de estimaciones generales, Nathan Wachtel sugiere de manera hipotética, aunque no carente de lógica, que antes de Pizarro, la población del Imperio Inca era de entre siete y ocho millones, o posiblemente diez millones; desde cualquier punto de vista, se produjo una violenta caída hasta los dos millones quinientos mil de 1560, y luego otra menos drástica hasta un millón quinientos mil en 1590. Las causas fueron las mismas que para Nueva España: «Los abusos, las guerras, las epidemias» y, excepto en el caso de algunos incas nobles favorecidos, un trauma quizá más agudo que en el menos centralizado y absolutista México, ya que tras la violenta muerte del Inca, la estructura de aquella sociedad se había venido abajo.[11]

De aquí que podamos pensar en una masa inicial de diez millones de personas cuando menos, aunque es más probable que hayan sido cuarenta millones, que desaparecieron con rapidez inimaginable y complementados, sobre todo en las calurosas llanuras costeras, con esclavos importados desde África, aunque durante un siglo éstos fueron una minoría, quizá equiparable a la de los blancos dominantes. En 1570 los europeos pueden haber llegado a la cifra de sesenta y tres mil en Nueva España (dieciocho mil en Ciudad de México), veinticinco mil en el Bajo Perú y siete mil en el Alto Perú (actualmente Bolivia). Hacia 1630 estas cifras habían aumentado respectivamente a ciento veinticinco mil (cuarenta y ocho mil en la capital, digamos la mitad de la población de Madrid o Viena), veinte mil y cincuenta mil; el vertiginoso aumento de la última cifra refleja el desarrollo de Potosí, cuyo valor se hizo proverbial en otras lenguas, además de la española, y cuyas cifras totales, incluidos los indios, rivalizaban con la mayoría de ciudades europeas.[12]

La razón de ser de la colonización española (dejando aparte la gloria de Dios) fue fundamentalmente la extracción del tesoro de la tierra y tanto en aquella época como ahora, los ojos del mundo han quedado deslumbrados con la refulgente economía minera de la América española. Pero los mineros necesitaban comida y ropa y con este fin, a menudo en detrimento de los intereses metropolitanos, se produjo un importante desarrollo de la agricultura y la ganadería, con algunas manufacturas de consumo, orientadas al mercado –incluso si en algunos lugares se trataba de un mercado muy local integrado por la mina, las haciendas para el cultivo de granos, el rancho para la carne, el cuero y la grasa, en un complejo bien articulado–. Claro está que las fincas, las plantaciones y los ranchos dependían de la adquisición de tierras y de la mano de obra para trabajarla.

Ya fuera por derecho de conquista o por donación papal, la corona de Castilla se consideraba dueña de la tierra de las Indias ocupadas y fue, tanto en su interés como en el de los indios a los que combatía, por lo que se esforzó en impedir que

la encomienda se convirtiera efectivamente en un feudo hereditario. Inicialmente las donaciones de tierra directas constituían un proceso cuidadoso y limitado, pero pronto se generalizó el descuido y hubo muchas posibilidades de expansión: la anexión de tierras que dejaban libres los indios que morían, la compra forzada o el engaño legal de los indios (o de los blancos pobres), la simple apropiación en un país donde algunas delimitaciones de propiedad se hicieron durante mucho tiempo «a ojo» –es decir, hasta donde llegara la vista a partir de un punto–.[13] En Nueva España al menos la dificultad no era tanto la adquisición de una propiedad como su administración, y al caer en desuso la encomienda, el repartimiento, y su equivalente peruano, el sistema de la mita (de la cual ya había un precedente inca), adquirieron importancia. Era un impuesto obligatorio en proporción a la población activa de cada comunidad india, a la que reclutaba por varios períodos cortos en cada año, para trabajar a bajo salario, bien en trabajos públicos o para quienes lo solicitaban individualmente.[14]

El sistema era sin duda oneroso y ocasionó grandes pérdidas –sobre todo en tiempo de viaje– así como el desmembramiento de la agricultura de subsistencia india, y también era propicio a los abusos. A principios del siglo XVII se cambiaron las normas en Nueva España: el jornalero podía ahora elegir a su patrón, lo que puede haber sido creíble dada la falta de población; pero para compensarlo, se aumentó de una séptima a una cuarta parte la proporción de los habitantes del pueblo que estaban obligados a elegir. Por último, en 1632 se abolió el repartimiento mexicano, excepto en las minas y obras públicas; no tanto como una concesión a los indios, sino como un esfuerzo de retener la mano de obra para esos objetivos imprescindibles. Por esta época, las encomiendas estaban siendo sustituidas por propiedades de tierras o haciendas, y el repartimiento era sencillamente incapaz de satisfacer las necesidades de mano de obra, que eran suplidas por el trabajo asalariado, la «mano de obra libre», al menos de nombre, de los antiguos ocupantes. Un alto porcentaje de esta fuerza de trabajo nueva-vieja pronto cayó en un peonaje vitalicio por endeudamiento que los convertía prácticamente en siervos. En las más norteñas zonas mineras de Nueva Galicia, los nativos estaban bien armados y eran muy activos, demasiado poco domesticados como para poder compartirlos con el repartimiento, y aquí las minas atraían mano de obra de los centros más antiguos, muy al contrario del constante intento de abandono de las minas en Perú. En esta aislada frontera era fácil conseguir que los trabajadores atraídos por las minas quedaran atrapados en el peonaje vitalicio por endeudamiento y mantenerlos allí; no obstante, las nuevas condiciones sí produjeron cierta mejora para muchos indios, y puede resultar significativo que hacia la década de 1630 precisamente la población india empezara a aumentar, aunque despacio.[15]

Pero la solución a la que se llegó fue en esencia la creación del latifundio: la América ibérica era básicamente la «frontera de un gran hombre», con poco espacio para el pequeño señor o campesino minifundista, excepto alrededor de los mercados de algunas ciudades como Lima o Perú o en zonas favorecidas como Antioquía. Durante más de tres siglos, hasta la revolución mexicana de 1920, la solución latifundista produjo cierta estabilidad social, aunque no política; articuló la «propiedad en un sistema que si bien no era ni feudal ni señorial, estableció una rígida jerarquía social».[16] Pero tras el ejido mejicano y Cuba, el precio de esta estabilidad se sigue pagando todavía hoy, con sangre; incluso en Chile, que tanto tiempo fue modelo de orden, progreso, libertad, esas tres palabras que sintetizan las consignas de América Latina, pero tan poco la realidad.

## Agricultura, ganadería y obrajes

«Fue el imprevisible descubrimiento de América lo que cambió el mapa agrícola del mundo... los únicos cultivos comunes al Viejo y al Nuevo Mundo eran el algodón, los cocos y algunas calabazas», y el perro, el único animal doméstico en común.[17] La lista de préstamos de las Indias es formidable –maíz, patata blanca y boniato, tabaco, caucho, yuca, cacahuetes, pimientas, tomates, piñas, cacao, coca, y cinchona (de la que se extrae la quinina)–; pero son compensados por el trigo y otros cereales, el arroz, el azúcar, la morera, la aceituna y la vid; más tarde el eucalipto. Las Américas eran ricas en tintes, pero sus cochinillas tienen su similar en el índigo (añil), y mientras Eurasia envió a América caballos, vacas, ovejas, cabras, cerdos y aves, a cambio sólo recibió el pavo y, si sirven de algo, las cobayas. Esta gran obra de fertilización cruzada intercontinental la realizaron principalmente los españoles y los portugueses, y en gran medida en el primer siglo de Iberoamérica.[18]

En Nueva España la economía del húmedo Sur era mayormente agrícola pero poca de su producción entraba en el comercio del Pacífico, a pesar de los esfuerzos de Cortés por suministrar a los abastecedores panameños de las entradas peruanas con el trigo, las galletas, la carne de cerdo, el azúcar y el queso que se acumulaban en sus propiedades de Oaxaca. Al principio había un activo tráfico unilateral hacia el sur de ganado y materiales de plantación, pero una vez que Perú quedó provista, las importaciones de México pronto quedaron cortadas; las últimas fueron las de azúcar.[19] No obstante, hay una conexión importante, aunque negativa, con el Pacífico, ya que una floreciente industria de la seda, de medio siglo de antigüedad, quedó casi arruinada cuando la unión con Portugal provocó el abandono final de la idea de que Manila sería un gran mercado de especias, si bien la apertura de la ruta de regreso le permitió convertirse en el canal para las sedas chinas. Entre 1579 y 1593, el precio mexicano de la seda cruda cayó en un ochenta

por ciento, contra la tendencia inflacionista general de la época; el producto chino podía competir muy bien con el mexicano porque, o era una seda de gran calidad y podía hacer frente a los costes de transporte por el mundo, o era muy barata «con la que vestían a los esclavos de galeras en Manila». La caída de la industria mexicana fue progresiva; no un colapso súbito, y las causas fueron complejas. La cría y el devanado del capullo lo realizaban los indios, el tejido los artesanos españoles y para algunos usos la hilaza mejicana era preferible a la china. La reducción de la mano de obra para una industria intensiva (en especial durante la gran epidemia de 1576-77) y los altos índices de producción forzada, con ganancias mínimas para los productores indios, les obligó a abandonar o sabotear el sector de hilvanado. Pero, al menos al inicio, el sector de acabado se benefició de una hilaza barata y de la especialización en líneas más finas. Sin embargo, la caída de la seda cruda local y la constante competencia china socavaron la industria mexicana, y la supresión (1634) de todo comercio legal hacia Perú fue sencillamente el golpe de gracia a una artesanía agonizante. Existía incluso una modesta producción indígena, para uso doméstico o para los mercados más locales; pero los esfuerzos por revitalizarla en las últimas décadas del dominio Borbón fueron inútiles.[20] La cochinilla de Michoacán se convirtió en el principal artículo del comercio ultramarino de Nueva España en el área del Pacífico.

En el más árido Norte, en Nueva Galicia, estaba el motor impulsor de la actividad macroeconómica de Nueva España: la extracción de plata. Las minas constituían un mercado para alimentos tropicales como el azúcar y, cuando el cultivo de granos en la zona no era posible, para trigo, maíz y harina. El Norte era también la zona ganadera por excelencia: «Las reses más que los hombres» se disputaban la tierra con los chichimecas. Es difícil percatarse en la actualidad de la verdadera importancia (que nunca será suficientemente enfatizada) del ganado vacuno, ovino y caprino, no sólo por su papel como fuente de alimento (incluidas las carnes acecinadas (tasajo) y curadas para los campamentos y barcos), talabartería y calzado, sino también para la infinidad de usos que ahora se suplen con metal, vidrio y plásticos. Entre los artículos de cuero estaban las cuerdas y los lazos de los vaqueros; los escudos o tarjas, las gorras y cascos, las corazas o capas de búfalo, los pantalones bombachos para los militares; las encuadernaciones; cajas y contenedores de todo tipo –petacas de piel para el *brandy*, zurrones para el cacao; frascos para transportar el importantísimo mercurio de Huancavelica–. Al final, las pieles americanas desplazarían a las de origen mediterráneo en la misma España. La manteca era fundamental para cocinar en muchos sitios donde el aceite de oliva no se conseguía fácilmente; el sebo para la fabricación de jabones, pero, sobre todo, para las minas donde era muy demandado y era imprescindible para la iluminación y la lubricación. En resumen, no sería una exageración decir con Pérez: «No cabe duda

de que el mayor triunfo de la colonización económica fue la aclimatación y sorprendente proliferación del ganado europeo».[21]

Más importante aun que la exportación mexicana a través de los puertos del mar del Sur fue la importación de cacao desde Soconusco y Sonsonate (en Guatemala y Salvador), usualmente fletado desde Acajutla hasta Guatulco; este comercio fue muy próspero hasta que el monocultivo provocó el agotamiento total del suelo –y de la mano de obra indígena–. El inicio de esta crisis coincidió con los estragos de Cavendish en el mar (en 1587 quemó unas 300 toneladas de cacao), y el principal centro de producción se trasladó muy lejos hacia el Sur hasta Guayaquil, que en 1610 se dedicaba a la exportación. Guatemala se dedicó al índigo (añil), que se exportaba tanto a Nueva España como a Perú para los «obrajes» textiles. Más allá de Sonsonate, las conexiones de Nicaragua y Costa Rica eran fundamentalmente con Panamá, más que con Nueva España, pero no daban mucho de sí, excepto en el caso de la construcción naval de Realejo; aunque Costa Rica, con poca población y una producción de alimentos considerable (incluidas las frutas europeas de las colinas), suministraba provisiones y, lo que es más relevante, mulas para el Istmo.[22]

El propio istmo era mucho más importante como consumidor que como productor: ganado y perlas, pescado y un poco de arroz era casi todo lo que producía; pero, por supuesto, su actividad como nudo de transporte era trascendental, para envidia de Realejo y otros potenciales nodos ístmicos hacia el Norte. El litoral desde Panamá hasta el Ecuador carecía de todo valor práctico, lo mismo que ahora –era montañoso hasta Buenaventura, llano una vez acababan las montañas, pero todo selva tropical–. Chaunu escribe tres páginas contundentes para demostrar la poca importancia de Buenaventura, e incluso de las pequeñas posibles salidas para las cuencas de las zonas montañosas alrededor de Quito –sitios como Ancón, Puerto Viejo y Manta, Santa Elena–, que eran poco más que lugares de paso ocasionales y a menudo forzados. Por el contrario, Santiago de Guayaquil, situado a unos 120 km río arriba en un complejo estuario, tenía acceso a grandes reservas de excelente madera resistente a los insectos, fácil de transportar flotando en los ríos que convergían en el propio río Guayas: con las fibras locales y el asfalto de Santa Elena para el calafateo, se convirtió en el mayor centro de construcción naval en todo el litoral del Pacífico; también en el principal exportador de cacao, algunas exportaciones a veces llegaban hasta España; y todo ello a pesar de las desventajas –un río poco profundo y lleno de obstáculos y un clima muy inhóspito e insalubre–.[23]

Más allá de Paita empezaba el desierto, que se extendía desde los 5º hasta los 30ºS, interrumpido sólo por algunas llanuras de aluvión irrigables muy separadas

entre sí. En los «cerca de cuarenta oasis que se formaron por el descenso de las aguas andinas hacia las costas de Perú»[24] y, lejos hacia el Sur, en el valle central de Chile, fue donde se afianzó la agricultura más diversificada y duradera del litoral del Pacífico español; en lo que respecta al Perú, esto sucedió ya desde mediados de la década de 1530 –la siembra del primer trigo fue «un honor que reclamaba cada una de las mujeres españolas que llegó al Perú antes de 1537»–.[25] A principios de la década de 1540, Lima, Arequipa y probablemente Trujillo estaban rodeados por lo que ahora se conoce como zonas hortícolas, y, como eran de regadío, muchas haciendas eran lo bastante pequeñas para el cultivo intensivo. Se empezaron a matar cerdos en 1536; los molinos para elaborar harina de trigo datan de 1539, hacia 1549 había cuatro trapiches y la importación de azúcar de México comenzaba a menguar; en 1551 tuvo lugar la primera vendimia.[26] Muchas de las grandes empresas, en especial las azucareras (que exigían mucho capital, mano de obra y tierras), eran dirigidas por los jesuitas que garantizaban la continuidad de la administración y la integración económica de las diversas actividades agropecuarias; igual que otros empresarios eclesiásticos, recibían el gran apoyo de la mano muerta eclesiástica.[27]

Trujillo, la plaza más populosa entre Panamá y Lima (con unos trescientos propietarios en 1570) era el más importante de los valles u oasis, y el único que adoptó de los indios el uso del guano como abono. Estos valles eran esenciales para el aprovisionamiento de Lima y Callao y la industria naval de éste último; tenían una amplia gama de producción: trigo, maíz, cebada, azúcar, tabaco, algodón; cerdos y jamones de cerdo y de cabra, frutas, verduras, aceitunas (introducidas después de 1560) y vino. Los valles al sur de Lima era más importantes para las viñas; prosperó y se generalizó la exportación, sobre todo de vino –tal era su auge que las autoridades locales, que al inicio fomentaban la actividad, trataron de limitar e incluso prohibir las nuevas plantaciones tanto de olivos como de vid, por el temor, según palabras de Thomas Gage, de que en «esas partes . . . sólo con que tuvieran vino ya no necesitarían comerciar con España»–.[28] En 1600 los doctores de Panamá denunciaron el vino peruano como causante de fiebres, y un servicial cabildo prohibió su importación; pero se podía introducir para uso personal o como «regalos no solicitados», una gran vía de escape y el veto real de 1614 se tuvo que repetir varias veces en los próximos veinte años. Hubo adulteraciones legales del vino local con el de España. Y luego la Iglesia necesitaba aceite y vino para los sacramentos, y claro está tenían que prevalecer las necesidades divinas . . . Con estos cambios, la empresa colonial, a menudo seriamente restringida, no se vio derrotada por completo, hasta que al fin los Borbones sabiamente desistieron en sus pretensiones de prohibición.[29]

Esta zona litoral de agricultura al estilo europeo se extendió hacia el Sur hasta los oasis de Arequipa y Moquegua; había entonces un gran trecho, de más de 1.000 km de desierto y elevaciones andinas, hasta llegar a los confines de la presencia española: el hermoso valle central de Chile desde La Serena, pasando por Santiago hasta Concepción, y, más allá, el puesto avanzado de Valdivia. Chile, excepto en la frontera salvaje, era en extremo provincial, pero tenía una población muy viril: se dice que en una semana del año 1580 nacieron sesenta niños mestizos en una guarnición de ciento sesenta hombres.[30] Quizá para compensar la pobreza de minerales (excepto los placeres del oro, pronto agotado, y el cobre), el clima y el terreno en el valle central eran como los de las partes más benignas y agradables de la madre patria. En Chile predominaba la hacienda, no la mina. Los cultivos principales eran el maíz y la vid y el cáñamo para la cordelería; se inició el cultivo del trigo, pero su exportación no fue importante hasta 1687, cuando los terremotos y las plagas arruinaron gran parte de la agricultura peruana. También había mucha exportación de pieles, charqui o tasajo para las raciones de las mineros y sebo para el alumbrado de las minas.[31] Por último, la pesca había sido muy importante en la preconquista de Perú; era menor y económicamente tan insignificante que se podía dejar en gran medida en manos indígenas. Pero, por supuesto había un gran mercado para el pescado ahumado y seco, explotado en parte por pequeñas «compañías» españolas, y el róbalo chileno y las anguilas secas eran famosas. El entusiasta Fray Alonso de Ovalle SJ, a quien le complacían todas las posibilidades de su tierra nativa, también llama la atención hacia el valor del alga (del género *Laminaria*) como alimento, y del polvo de estrellas de mar como cura contra el alcoholismo.[32]

A la par de estas explotaciones agropecuarias y empleando la materia prima que las mismas proporcionaban, se desarrolló una manufactura de bienes de consumo menores, realizada principalmente en pequeños talleres u obrajes. Los primeros españoles que llegaron incluían, claro está, una dotación de artesanos y, como sucedía siempre en las fronteras, tenían que ser capaces de fabricar cualquier cosa que se pareciera a su especialidad, sobre todo municiones de guerra: «Hasta un fabricante de instrumentos musicales podía hacer recipientes de madera para la pólvora».[33] Al inicio, el gobierno local, y la opinión pública castellana, favoreció la autarquía, para compensar el vertiginoso aumento del precio de los bienes de consumo, que respondía a la demanda americana apoyada por el alto poder adquisitivo de los conquistadores prósperos. En 1552, las Cortes de Valladolid exigieron la importación de productos textiles extranjeros y la prohibición total de las exportaciones, y la última expresión importante de esta preocupación de los consumidores fue el envío a Perú, en 1559, del maestro Francisco de Segovia (el centro textil más importante de España) con un equipo de tejedores, cizalladores, peinado-

res, cardadores y teñidores. Pero durante el gobierno de Felipe II había una tendencia hacia un mercantilismo más estricto; estricto de intención, ya que muchas de las disposiciones para proteger tanto a los trabajadores indios como a los proveedores españoles rara vez resultaban eficaces.[34]

Los obrajes los llevaban mayormente indios, o mejor dicho, indias, que tras la abolición más o menos nominal del repartimiento fueron objeto de peonaje vitalicio por endeudamiento o, simplemente, de la coerción ilegal, ejercida más frecuentemente por los corregidores de indios, o jueces locales, en alianza con los caciques indios: se suponía que unos y otros protegían a los indios, y ambos se ganaron una nefasta reputación por su inclinación a hacer amplio uso de sus oportunidades de imponer el trabajo forzado como castigo por presuntos delitos. El intento en 1601 de prohibir el empleo de indios, sustituyéndolo por negros u otros, duró ocho años; es posible que hayan llegado a Nueva España unos diez mil asiáticos (mayormente chinos) durante un período más largo, y algunos de estos terminaron prácticamente como esclavos en los obrajes.[35] A pesar de los esfuerzos por mejorar, las condiciones de los talleres siguieron siendo abominables durante toda la época colonial; sobrevivieron como un mal necesario.

Los obrajes abarcan una extensa área geográfica desde Guadalajara hasta Tucumán y una variedad de productos, aunque los tejidos, fabricados sobre todo por indias, representaban la mayor partida en casi cualquier relación: así de pronto se sentó la pauta para la naciente industria colonial en el mundo imperialista. La mayoría de los obrajes se dedicaban a productos baratos para las masas –algodones y lanas de baja calidad, mantas, ponchos, las sedas en México y algunos productos de la vicuña en Perú; había especialidades como las mechas de lámparas para minas, mecha lenta para arcabuces, etc–. Los artículos de cuero probablemente iban después de los textiles, en producción, variedad y difusión geográfica. Los muebles, a no ser los baúles, eran sin duda demasiado pesados y consumían mucho espacio para la importación: si bien al principio la ebanistería colonial, en todas sus formas, era un poco burda e ingenua, llegó a alcanzar niveles muy altos de especialización; pero aquí ya estamos entrando en el dominio del artesano. Entre los oficios de lujo, la orfebrería de plata –que, claro está, no se iba a dejar en manos de los obrajes– fue quizá el más importante. Tampoco se puede pasar por alto la imprenta: la primera se abrió en México en 1539.

Las distintas empresas, pero en especial las agrícolas, eran la base de un comercio costero e intercolonial (véase Cap. 8) –quizá no fuera el primer comercio de larga distancia en el Pacífico,[36] pero sí el primero relacionado con el tráfico internacional–. También hubo una importante construcción naval, sobre todo en Realejo y Guayaquil, y edificación, por ejemplo de catedrales y palacios, y obras

públicas importantes como el drenaje del Valle de México, iniciado en la década de 1630.[37] A la zaga quedaba, sin embargo, la importante construcción vial; la mayoría de rutas eran sólo senderos, hasta en el importante cruce del Istmo. Hacia 1700 Carreri consideraba un milagro haber llegado sano desde Acapulco hasta México por el altisonante Camino de China, mientras que el relato de Gage de su travesía por las sinuosas montañas entre Tehuantepec y Chiapas es espeluznante; pero había una carretera propiamente dicha desde Ciudad de México hasta Zacatecas, de unos 700 km, construida entre 1542 y 1570. En Perú, las «carreteras» incas estaban destinadas a los porteadores humanos o a las llamas, y se extendían a lo largo de la sierra: fueron muy valiosas para la penetración de la Conquista, pero no tuvieron mucho uso en el posterior aprovechamiento de la región andina, y los centros mineros tenían que construir senderos transversales hasta el mar. Sólo después del siglo XVIII se construyeron más vías a la usanza moderna.[38]

Todas estas actividades económicas, con la importancia que tenían para la vida laboral de las Indias, quedaron eclipsadas por el gigante: la minería.

## La minería: de Zacatecas a Potosí

La primera fase de explotación de minerales apenas nos interesa: consistía en el lavado de oro y el rápido saqueo de los ornamentos indios durante tanto tiempo acumulados en el Caribe, Nueva España y América Central; en esta fase predominaba el oro y, con el saqueo de los incas, los envíos de oro a España no alcanzaron su nivel máximo hasta la década de 1550. Pero en 1527-30, la primera plata de Nueva España llegó a Sevilla; hacia mediados de siglo daba alcance al oro, quizá lo superaba, y después de 1571-80 no bajó nunca del noventa y ocho por ciento en peso y del noventa en valor de las consignaciones registradas oficialmente. El gran despegue de la plata se produjo con el descubrimiento (1546) y la explotación (1548) de los yacimientos de Zacatecas (que siguen produciendo actualmente) y la introducción desde 1554 en adelante del patio o proceso de extracción con amalgama de mercurio a partir del mineral (Lámina XIV). Perú se incorpora al escenario con el casual descubrimiento de Potosí (1545) y aventaja a Nueva España desde 1575, después de que el virrey, el extremadamente hábil Francisco de Toledo, convencido de que el proceso de la amalgama funcionaría, se abriera camino entre la jungla legal e ilegal para concertar lo que él llamó «el matrimonio más importante del mundo, entre la montaña de Potosí y la montaña de Huancavelica».[39] Esta última producía más mercurio que las dos únicas minas europeas juntas, en Almadén en España y en Idria al norte del Adriático. Los embarques de lingotes, mayormente de plata, siguieron siendo altos hasta casi 1630, alcanzando el nivel máximo en la década de 1590, según Hamilton o en la década siguiente según Chaunu; luego se produjo una reducción, lenta en un inicio, pero precipitada después de 1650.[40]

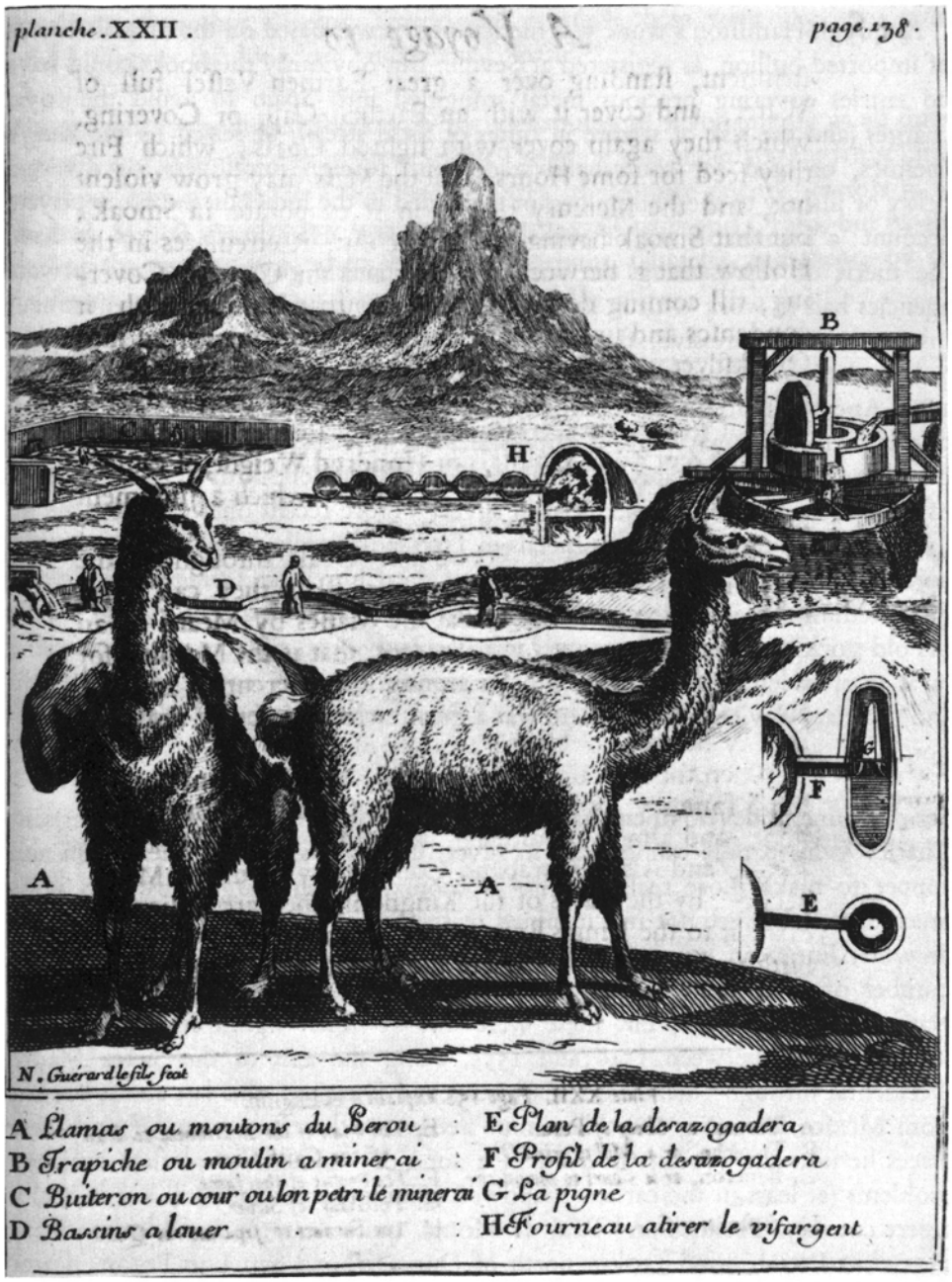



*Lámina XIV*. LLAMAS Y MINERÍA. Nótese el molino (B), el patio (C), y la destilación de mercurio a partir del mineral (H). De A. F. Frezier, *Un viaje al mar del Sur* (Londres, 1717). UNA.

Éste es el cálculo habitual, basado en Earl Hamilton; sus cifras eran mínimas, pero aceptables al menos como índices, con algunas modificaciones de Chaunu, que tomó como referencia el volumen de los embarques en Sevilla. No obstante, recientemente, un nuevo método que utiliza las cantidades anuales de mercurio destinado a la amalgama, sugiere una escala y un ritmo muy diferentes. Las cifras de mercurio son relativamente fiables, ya que sólo había tres fuentes del metal, todas controladas por los Habsburgo, mientras que otros índices (importaciones de lingotes registradas, el quinto) eran más susceptibles de ser desvirtuados. Hay, por supuesto, elementos desconocidos y poco fiables –la proporción exacta entre el mercurio utilizado y la plata reducida; la cantidad de plata producida por fundición, que continuó practicándose cuando y donde hubiera poco suministro de mercurio– pero este método sugiere un techo en la década de 1620, quizá hasta finales de 1625-40, para las Indias en su conjunto, y para Nueva España, que destacaba sobre Perú. La caída realmente catastrófica no se produciría en la década de 1650, sino unos treinta años después –cuando de hecho todas las cuentas coinciden en que el estado español y la sociedad española se encontraban en su punto más bajo–.[41]

A pesar de su meticulosidad, la obra de Hamilton se basa en los datos oficiales de los metales preciosos importados registrados en Sevilla. Y es evidente que en los libros no podían constar las partidas (metales preciosos) introducidas clandestinamente en España para evitar los impuestos reales (y el riesgo de confiscación en tiempos de tensiones monetarias). Ni las que confiscaban los enemigos del rey, ni las que se utilizaban para el contrabando con contrabandistas extranjeros, o se desviaban lícita o ilícitamente a las Filipinas, o se vendían en las Indias de forma pública o privada: como vemos, una imponente lista de exclusiones. Sin embargo, las cifras de Hamilton sí tienen el mérito de presentar la cantidad de que disponían para trabajar el gobierno y las agencias privadas españolas en Europa; e incluso sin ningún ajuste al alza, los totales son impresionantes: desde 1503 hasta 1660, Sevilla registró 185.000 kg de oro y 16.886.000 kg de plata –el sesenta y siete por ciento de esta última cantidad entre 1581 y 1630–, y en este caso se trata sólo de la afluencia mínima. Sería imposible encontrar actualmente un equivalente en nuestra propia era inflacionaria; tampoco es fácil de comprender ni en su propio contexto. Según las primeras estimaciones, en 1500 la importación aportaba un quinto de las existencias de oro de Europa, pero triplicaba las de plata;[42] otras más recientes tienden a ampliar la posesión europea de metales preciosos en 1500 (en gran parte escondido en el tesoro de las Casas capitulares de la Iglesia), y sugieren un incremento de un cincuenta por ciento aproximadamente. Pero esto ocurrió sólo en un siglo y medio; las antiguas existencias se habían acumulado durante casi veinte siglos, las nuevas remesas se aportaron a una espectacular velocidad y en una

economía que ya disponía de los mecanismos crediticios y fiduciarios, por lo que aumentó considerablemente la rapidez de la circulación.[43]

El importante desarrollo de los minerales tuvo sin duda su aspecto menos brillante: antes de que Cortés enviara a Carlos V su cañón de ceremonias fundido en plata, ya había extraído y fundido estaño y cobre para hacer cañones de bronce más realistas. Con todo, en las Indias, exceptuando el cobre chileno o cuando a causa de la guerra se interrumpían los suministros europeos, apenas se extraían metales no preciosos.[44] Entre 1525 y 1530, se extrajeron lodos con contenido de plata en los actuales estados de México, Jalisco, Nayarit y Guerrero, pero no tuvieron mucha importancia. El avance principal comenzó entre 1546 y 1555, a lo largo del eje de la Sierra Madre Occidental, pasando por Guanajuato, Zacatecas y Durango, este último a unos 800 km de Ciudad de México (Figura 18), «las minas necesitan hombres pero temen al agua»,[45] pero como en estos lugares las isoyetas se acercan a los 500 mm y son zonas lo suficientemente secas, pueden pasar por alto los problemas de drenaje (al menos en las fases iniciales, menos profundas de la extracción), sin estar propiamente en territorio desértico. Pachuca y Real de Monte, bastante cerca de la capital, son de 1551; pero Parral, a unos 350 km al norte de Durango, y San Luis Potosí, más próximo a Ciudad de México pero en un territorio más árido, no se desarrollaron hasta la última década del siglo; este último territorio es uno de los primeros ejemplos del sugerente apelativo del Norte americano.

A diferencia de la gran propagación de la minería de plata en Nueva España, la de Perú estaba dominada por Potosí, casi desde el principio (1545) y hasta bien avanzado el siglo siguiente; pero Potosí dependía a su vez del mercurio de Huancavelica; como dijo otro virrey, Sr. Toledo, en 1648, eran «como dos polos que sostienen este reino, y el de España».[46]

De hecho, Huancavelica fue siempre la causa principal de las vicisitudes de la minería argentífera en Perú y, en algunas ocasiones, también de Nueva España. La mina se encontraba a menos de 300 km de Lima y a 200 del mar, en una zona muy poblada; factores esenciales para su éxito. En un principio el mercurio se enviaba a Potosí a través de Cuzco y Oruro, pero hacia finales del siglo se llevaba hasta el puerto más cercano, Chincha, y desde aquí por mar al Arica, el principal puerto del Alto Perú (Figura 9).[47]

En ambos virreinatos el combustible para la fundición era escaso; casi todas las minas de Nueva España estaban en estepas o en el mejor de los casos en territorio lleno de malezas; Potosí se encuentra en la puna, meseta alta y árida, de vegetación desolada y azotada por el viento, y los indios que originalmente refinaban sus minerales tenían que utilizar la hierba seca o el estiércol de las llamas.[48] Tanto si el método del patio se conocía desde hacía mucho tiempo en Europa Central o si, como los autores hispánicos afirman de modo natural «con una prontitud casi

indebida», su único progenitor fue el mercader sevillano Bartolomé de Medina (quien declaró haber captado la idea general de un alemán en España), no era relevante en la primera fase.[49] Lo importante es que la técnica de la amalgama permitía utilizar menas de menor calidad, con un gran ahorro de combustible –de hecho, unas de las variantes eran frías y necesitaban poco o ningún calor–. En cambio necesitaba más equipo y más energía para el molido del mineral; generalmente, se utilizaba energía animal en Nueva España y agua en Perú; de manera que el procesamiento quedaba supeditado a una mercadería «pesada y líquida a la vez, el terror tradicional del marino y de los muleros»,[50] una mercadería producida, además, inicialmente sólo en dos lugares, ambos al otro lado del Atlántico.

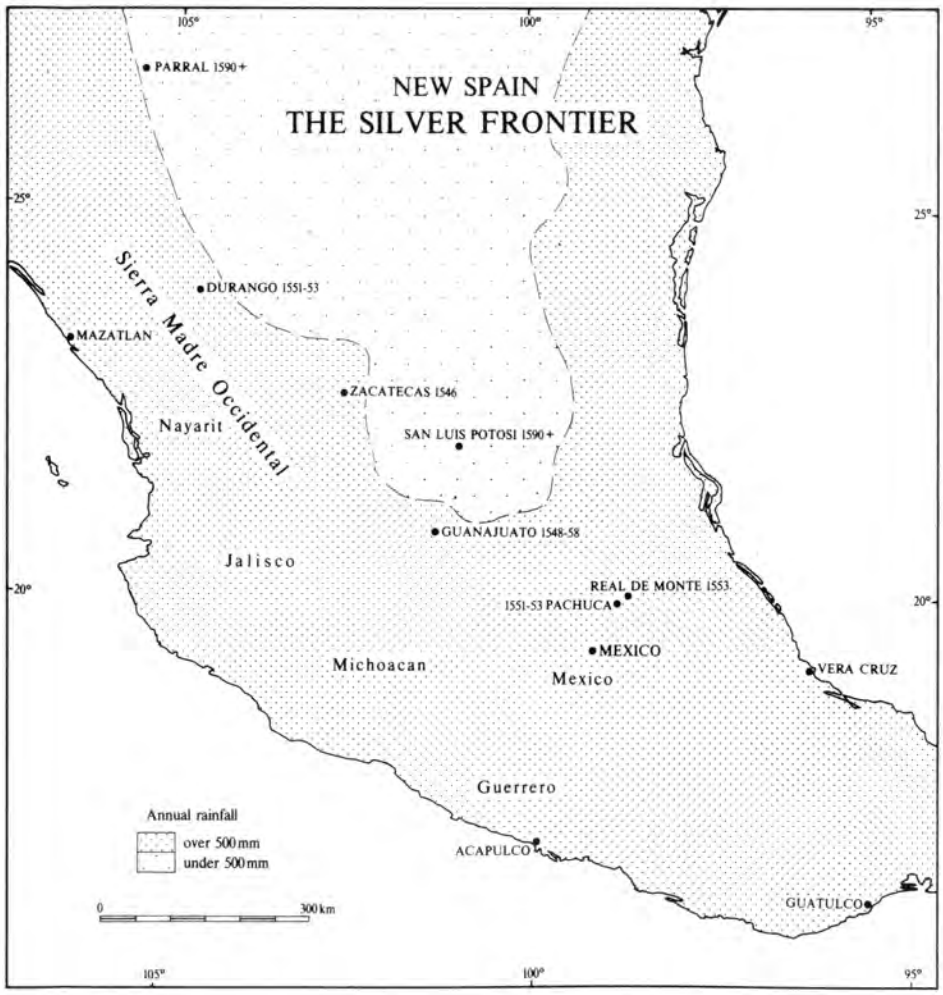



*Figura 18*. NUEVA ESPAÑA: LA FRONTERA DE PLATA

Pero pronto llegó el cambio: Enrique Garcés, mercader y poeta portugués dio con el azogue del Nuevo Mundo. Este hijo de Mercurio se dio cuenta de que las indias utilizaban el cinabrio como ornamento o cosmético, y se dedicó a la tarea de encontrar la fuente. Sus primeros hallazgos no fueron alentadores, pero en 1563-64, un tal Amador de Cabrera encontró los yacimientos de Huancavelica: sus conflictivas reclamaciones de privilegios especiales como descubridor no terminaron hasta 1591, y de hecho sus herederos exigían un marquesado todavía hacia finales de la década de 1680… Garcés, sin embargo, tenía una licencia previa de explotación. En 1568 (o 1572) se envió un cargamento a Nueva España, y más tarde Garcés y Fernando de Velasco mejoraron mucho el proceso de elaboración del mercurio, que en Perú se realizaba en contenedores, no en un patio abierto como en Nueva España. Como resultado de estos esfuerzos Garcés prosperó, regresó a la península, publicó una versión castellana de *Os Lusiadas*, y obtuvo la aprobación de Cervantes: un atractivo final para su carrera, pero lo que dejó tras de sí fue un infierno.[51]

La política del azogue era peculiar. Había un elemento de rapto en el «matrimonio» de Toledo, ya que suponía la virtual expropiación de la mina como monopolio de la Corona; aunque la explotación propiamente dicha se arrendaba a los contratistas cuyo gremio fue durante dos siglos un oponente decidido, y generalmente con éxito, de cualquier innovación seria. Los costes de embarque eran tan elevados que disuadían a los licitadores privados. Hacia la década de 1590 la Corona se vio obligada a asumir el control del comercio de mercurio, comprando (en teoría) toda la producción a precios negociados en un asiento, y este supuesto monopolio comercial le permitió manipular, aunque a menudo torpemente, un delicado equilibrio mercantilista. Almadén y Huancavelica, a pesar de sus dispares ubicaciones en el mapa, se encontraban casi a la misma distancia efectiva de las minas de México, y, aunque Huancavelica podría haber abastecido normalmente a ambos virreinatos, como regla el superávit peruano se utilizaba sólo como medida provisional cuando se interrumpían los suministros de Almadén a Nueva España por motivos de guerra o accidente; de lo contrario se acumulaban como reserva a pesar del riesgo de derrame por podredumbre de los recipientes de cuero: la gravedad de este riesgo se puede constatar en la pérdida de las cuatro séptimas partes del mercurio de Almadén enviado a El Callao entre 1623 y 1650, aunque de lo que sí podemos estar seguros es de que estas pérdidas no fueron todas accidentales. Un factor de esta política era el temor, sin duda justificado, de que los envíos lícitos de mercurio facilitarían el comercio general ilícito entre Perú y Nueva España. Después de 1623, el mercurio de Almadén fue desviado durante algunos años a Perú para compensar el déficit de Huancavelica; la Corona tenía mayor inte-

rés en mantener alta la producción en Perú que en México, ya que en Perú el impuesto real era todavía el quinto, o sea, veinte por ciento, mientras que la mayoría de productores de Nueva España tenían una concesión para pagar sólo el diezmo, o diez por ciento.[52] Cuando pasó esta emergencia, ya había empezado el declive de Almadén y a finales del siglo XVII la situación se volvió caótica: serios déficits de suministro por parte de Almadén, mientras que los pedidos de México a Huancavelica fueron atendidos con envíos irregulares e insuficientes, por lo que hacia la década de 1690 Nueva España buscaba fuentes alternativas de suministro en Idria e incluso, con escasos resultados a China. Ya en 1600 el propio virrey del Perú, Luis de Velasco, solicitaba los suministros de China, pero ello tenía que ver con su deseo de librarse de las excavaciones de los mitayos de Huancavelica.[53]

En el siguiente siglo, el rendimiento de Huancavelica fue muy irregular, y en los últimos años Potosí (desde 1776 integrada en el nuevo virreinato de La Plata) y otras minas peruanas a veces dependían considerablemente de Almadén, e incluso de Idria. También había un grave déficit de efectivo para las minas –«no había plata sin mercurio, ni mercurio sin plata [moneda]»– y el pago a los explotadores de las minas por parte de la Corona, el único comprador legal, a menudo se atrasaba; de aquí que hubiera tanta venta ilícita y contrabando. Las fluctuaciones de la producción se debían no sólo o quizá no tanto a los accidentes en las minas y al agotamiento de los yacimientos más abundantes o de más fácil explotación –aunque ambas cosas tuvieron que ver–, como a los erráticos cambios de la política oficial en sus esfuerzos por compensar la ineficacia (además de la corrupción y la obstrucción) del gremio, y la atroz explotación a que éste sometía a los trabajadores.

El matrimonio de Toledo ya tenía de por sí un elemento de rapto fiscal, pero además el gremio aportó a la operación un elemento de asesinato puro y duro. No hay ninguna duda de que la mita de Huancavelica era excepcionalmente aterradora. A las habituales penurias y a los peligros del gas, los derrumbes, los incendios, la neumonía, el exceso de trabajo y la desnutrición, se sumaba el horror del envenenamiento por mercurio: «La enfermedad de la mina»… cuando era menos grave, pudría y ulceraba las encías, destruía el sistema dental por la excesiva salivación [ptialismo], y producía síntomas de parálisis o bien la modorra.[54] A medida que los pozos y las galerías se hacían más profundos, decaía el rendimiento individual, aumentaba la mortalidad y la región perdía su población a causa de las muertes o fugas. Lohmann Villena pasa por alto las más siniestras leyendas sobre los mitayos que celebraban sus funerales en sus aldeas cuando eran reclutados y sobre las largas cadenas de presos; esas historias no las difundieron sólo los celosos sacerdotes, sino los interesados en apoderarse de la mano de obra india. Villena señala la existencia de numerosos trabajadores voluntarios; pero estos preferían trabajar sólo

fuera de las minas y llegaron a reivindicar salarios más altos. Luis de Velasco quería pasar por alto los males de la mina convirtiendo todo el cerro en una mina a cielo abierto; aunque fuera técnicamente viable, en el clima de Huancavelica, debe de haber sido tan malo para los mitayos como trabajar debajo de la tierra. En 1604 se impusieron restricciones al trabajo bajo tierra. Puede que los intereses de los Fugger, celosos de su monopolio de Almadén, hayan tenido cierta influencia en esto, pero lo que está claro es que el motivo principal de la Corona era consciente y honorablemente, el de mitigar el sufrimiento. Pero la producción cayó en un cincuenta por ciento, y años más tarde prevalecieron una vez más el razonamiento económico y las necesidades del Tesoro, igual que en 1716-19, cuando se empezó a considerar seriamente el cierre total de la mina por razones humanitarias.[55]

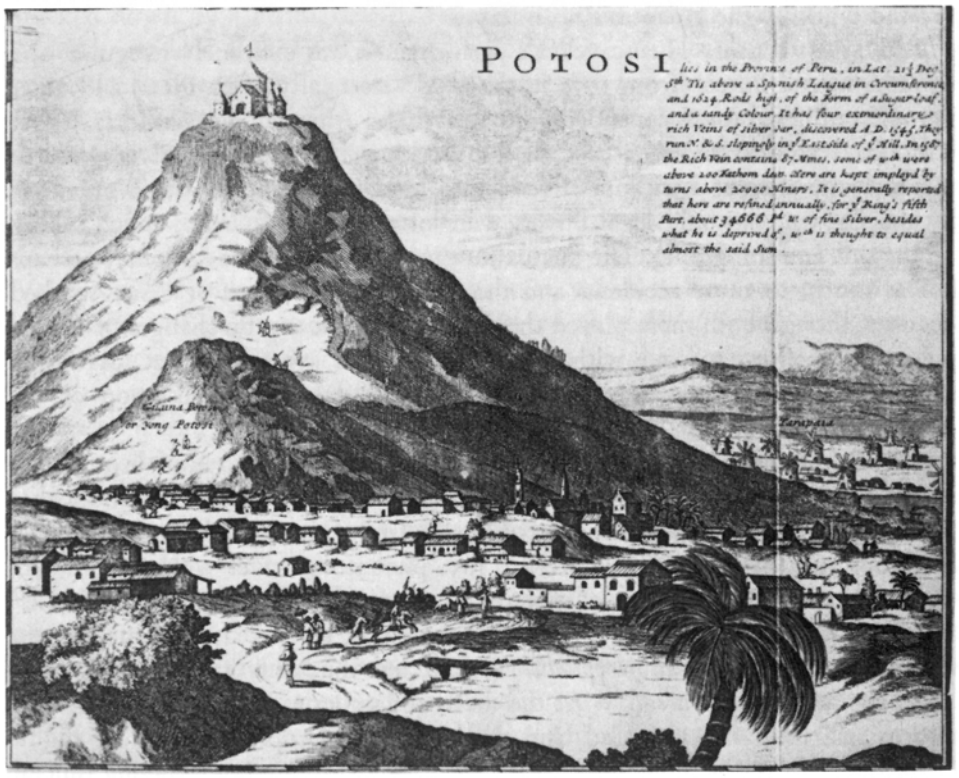



*Lámina XV*. POTOSÍ Y EL CERRO. Ciertamente estilizada, pero con los detalles esenciales. La leyenda termina, de forma realista, «refinada anualmente, para la quinta parte del rey, alrededor de 34.666 libras de peso de fina plata, además de lo que le despojaron, que se piensa sea igual casi a dicha suma». Tomado de H. Moll, *Suramérica* (Londres, *c.* 1719). BNA.

Como es lógico esperar, por regla general (hubo excepciones) la dependencia de la mita iba de la mano del estancamiento tecnológico; Nueva España era mucho más innovadora, y bajo el gobierno de los Borbones sobrepasó a Perú. Pero en los grandes días, veinticinco o cuarenta años después de 1575, casi la mitad de la plata del mundo se extraía de una montaña, el Cerro de Potosí (Lámina XV).

Situada a más de 4.100 metros sobre el nivel del mar (¡*c.* 660 más alta que Lhasa!), Potosí era un fenómeno; con mucho la ciudad más alta del mundo, estaba a su vez dominada por el cerro.[56] Este inmenso y condenado cono se elevaba a casi 650 m más de altura, y estaba inundado por las vetas de uno de los yacimientos de plata más generosos del mundo; la superficie al descubierto en 1545 era de 90 metros por 4 y contenía un cincuenta por ciento de plata. Desde el punto de vista técnico, la altitud y el terreno eran ventajas naturales, ya que se descartaban los riesgos de inundación y se garantizaba el acceso a gran parte del mineral, para comenzar, al menos, con socavones y pozos relativamente cortos. Pero estos factores añadían una nueva dimensión de sufrimiento para el mitayo: en un día normal de invierno la temperatura puede variar de -16 a +7º C; algunas bocaminas se encontraban a 4.500 metros (casi 15.000 pies). En los pozos, hasta donde hombres y mujeres llevaban grandes pesos por vertiginosas escaleras, el aire era caliente y húmedo, con poco oxígeno y mucho gas carbónico; al salir, los cuerpos sudorosos y mal nutridos eran envueltos inmediatamente por un aire gélido y enrarecido, muy por encima del nivel de altitud permisible hasta para los indios andinos. Bien podríamos decir que sólo el calor de la codicia humana podía atemperar semejante clima.[57] Aun así, en este sitio tan inhóspito, demasiado seco para el cultivo, se levantaba una de las grandes ciudades, en densidad de población, del incipiente mundo moderno. Tenía unos ciento veinte mil habitantes de todos los colores a finales del siglo XVI, y hacia 1650 ya contaba con ciento sesenta mil –era tan grande como Ámsterdam o cualquier ciudad italiana, probablemente el doble que la propia Madrid–.[58] La población europea se contaba por miles o quizá decenas de miles, y era muy mezclada.

Sin embargo y necesariamente, la base siguió siendo india, ya se tratara de mitayos reclutados o de «marginales» más o menos libres. Hasta la introducción del proceso de la amalgama la propia refinación la realizaban los indios, de forma muy rudimentaria, en más de seis mil hornos pequeños: algunos indios adquirieron cierta destreza, notable en algunos casos. Con la introducción de la nueva técnica que exigía más capital, los españoles asumieron el control: entre 1574 y 1621 se construyeron más de una veintena de embalses para abastecer de agua y energía a los molinos de trituración y estampación. Hacia 1585 el cerro tenía más de seiscientos socavones y pozos, con unos mil quinientos propietarios de minas inscri-

tos; pero el proceso de refinamiento lo controlaba un grupo más reducido de azogueros que a su vez dependían del capital de una docena o más de grandes mercaderes de plata. Sin embargo, por una de esas cosas de la vida, se instauró la costumbre de que cualquiera –y eso significaba en su mayor parte indios– tenía derecho a excavar por su cuenta en cualquier mina, desde el sábado por la noche hasta el lunes por la mañana. ¿«Acuérdate del día de reposo para santificarlo»?[59]

La creación de este mercado insólito en una agreste montaña tuvo un gran efecto multiplicador sobre la economía peruana, y no sólo en la exportación de plata o simplemente en el comercio local.[60] Los mitayos se alimentaban mayormente de chuño[61], patatas congeladas y deshidratadas, y se mantenían mascando hojas de coca (la fuente de la cocaína) de las laderas andinas orientales y Cochabamba, a donde iban a buscar madera para la mina. La amalgama necesita grandes cantidades de sal (1.500 quintales al día en la década de 1630), que se traía de las extensas salinas del Altiplano a 200 km más o menos hacia el Oeste (Figura 9).[62] Los alimentos básicos europeos venían desde Arequipa o de Salta, Jujuy o Tucumán, que también era un gran proveedor de mulas; más al sur, las llanuras interiores del río de La Plata proveían el cuero y el sebo. Aunque el puerto oficial de entrada y salida era Arica, la tendencia a extenderse hasta las marcas septentrionales de lo que son hoy Chile y Argentina se convirtió en una importante, aunque oficialmente ilícita, ruta comercial. Se prohibieron las exportaciones de plata a Europa (prohibición, no tan ilógica como parece; véase Cap. 8); pero como se podía enviar plata como parte del comercio normal hasta la estación aduanera de Córdoba, y ésta se encontraba a más de medio camino de Buenos Aires, había una invitación permanente para que actuaran los contrabandistas. En su momento esto habría de causar graves daños al sistema de Sevilla.

Junto a este vulgar comercio de bienes de subsistencia y producción transcurría el de las pecaminosas y costosas frivolidades del ostentoso consumo de la elite de nuevos ricos. Bartolomé Arzáns de Orsúa y Vela, el tan intrascendente cronista de la ciudad del siglo XVIII, ofrece una chispeante y muy citada lista de los lujos que fluían desde todos los confines del mundo para satisfacer los placeres de los opulentos potosinos;[63] muchos de estos entraban por la trastienda, traídos desde El Plata por mercaderes portugueses, los célebres *peruleiros*, otra de las grietas de los canales oficiales de intercambio.[64] Entre estos *peruleiros* y los *peruleros*, capitalistas mercaderes de Lima o sus factores en Sevilla, se consumían las riquezas de Potosí; pero quedaba suficiente para alimentar a una sociedad de pillos a lo grande, superando con ventaja al oeste de Hollywood. También había una sólida devoción y buenas obras, pero se eclipsaban en el ambiente de fiesta y de pelea: además de las ochenta iglesias había cuarenta salones de baile y treinta y seis casas de juego aten-

didas por setecientos u ochocientos jugadores profesionales. La conmoción civil era violenta y endémica. Había muy pocas mujeres españolas respetables, en parte porque se pensaba que era peligroso parir a tanta altitud; pero además de la gran cantidad de indias que vivían de los ejercicios amorosos, había ciento veinte profesionales encabezadas por Doña Clara que vivían un estilo de vida a la altura de los grandes horizontales del segundo imperio francés o de la tercera república.[65] Y a su alrededor, jadeando en la mina o temblando de frío al inclemente aire libre, los mitayos reclutados se dejaban los pulmones y la vida.

## Nueva España y Perú

En su obra publicada en 1552, López de Gómara, secretario de Cortés, dio con una comparación que siguió siendo válida durante dos o tres siglos con algunas matizaciones y que, actualmente, de hecho, no carece de todo valor:

> Aunque las minas [de Nueva España] no han sido tan ricas, ni las remesas han sido tan suculentas como las de Perú, han sido continuas e importantes... Son pocos los barcos que han entrado y no han salido cargados, que no es el caso de Perú, que no dispone de una administración tan fructífera. Es decir, Nueva España ha sido una fuente de riquezas tan importante para Castilla como Perú, aunque Perú tenga la reputación...
> En cuanto al cristianismo y a la protección de los nativos, Nueva España aventaja con creces a Perú, y está más colonizada y llena de gente.
> Y lo mismo pasa con la ganadería y la agricultura...
> Es posible que Perú se desarrolle y prospere con otras cosas, como Nueva España...[66]

Pasados cuatro siglos, Lynch y Chaunu afirman casi lo mismo de los dos virreinatos de la época de los Habsburgo: Nueva España es menos hostil a la vida europea, sus actividades económicas son más diversas (por ejemplo, mayor manufactura) y los indios se vinculan de formas más variadas a los modos de producción europeos.

Aunque la recesión de la producción de plata del siglo XVII se declaró en fecha más temprana en Nueva España que en Perú y al principio resultó más severa, la recuperación de México bajo los Borbones fue más sorprendente: hacia 1798 Nueva España producía el sesenta y siete por ciento del total de América, casi justo al contrario que el siglo anterior. Sólo Guanajuato, a pesar de ser uno de los primeros explotados, producía ahora más que Perú y El Plata, incluido Potosí. «Este

colosal rendimiento se asentaba sobre inherentes y bien consolidadas tendencias del período anterior a 1630», con la ayuda adicional del resurgimiento de Almadén y la política de los Borbones de revertir casi por completo las restricciones de los Habsburgo, por ejemplo, reduciendo a la mitad el precio del mercurio–. Hubo otros factores, como la expansión territorial de la minería; un mayor nivel de iniciativa y de conocimientos en Nueva España, con más receptividad a las innovaciones; en Perú medidas oficiales tales como la reducción del precio del mercurio y la sustitución del quinto por el diezmo no produjeron resultados equivalentes. Uno de los factores fundamentales a largo plazo en esta revocación fue el nuevo aumento de la población india mexicana, acompañada por el surgimiento de una clase de mineros libres –mestizos, mulatos, indios– cuyos salarios eran bajos, pero se complementaban con una modesta participación en el producto. En Perú, la mita de Potosí en su más alta expresión ocupaba casi a una séptima parte de los hombres adultos de la región comprendida entre el Cuzco y Potosí, quizá unos trece mil quinientos, para trabajar en las minas una de cada tres semanas (durante las dos restantes podían trabajar por su cuenta). La recuperación demográfica debe de haberse retrasado a causa de estos trastornos en la vida normal (algunos «traslados al trabajo» duraban hasta dos meses), y aunque esta «aportación masiva de mano de obra barata» había permitido que Potosí llegara a la cima, resultaba difícil de manejar y mataba la iniciativa. Ya en el siglo XVIII la mita toledana, aunque más atenuada, era un simple y «aburrido anacronismo» que subvencionaba a una administración ineficaz.[67]

Hemos continuado con la historia de la plata hasta el siglo XVIII porque saca a la luz los diferentes papeles de Nueva España y Perú en «Le Pacifique des Ibériques». Está en consonancia con las características en general más sofisticadas y modernas de la economía mexicana que actuara como submetrópoli no sólo de las Filipinas (ello estaría justificado por la circulación de los vientos en el Pacífico), sino también de Perú, nominalmente más rico. Este último, menos diversificado, tenía un nivel de precios superior y cuando por fin «se enriqueció con nuestras cosas», sus exportaciones eran de materias primas, en primer lugar plata, por supuesto, a veces mercurio, y luego (pero mucho después) vino. Nueva España exportaba bienes de consumo de su producción, no sólo metales y alimentos, y además reexportaba productos europeos; y Acapulco era el gran almacén del comercio de Asia, aunque la iniciativa, el control y la mayor parte de los beneficios se los quedaban los mercaderes de Ciudad de México.[68]

Desde el punto de vista geopolítico, las relaciones marítimas de los dos virreinatos eran paradójicas. Físicamente, gran parte del litoral de Nueva España que da al Pacífico es una llanura costera bastante estrecha, semidesértica o de selva tropi-

cal, con escarpadas montañas (a menudo no muy profundas) como telón de fondo: los estados del actual México que dan al Pacífico ocupan casi el treinta por ciento de su superficie y sólo el diecinueve por ciento de su población. El país en general miraba al Atlántico (a pesar de la difícil e insalubre costa del Golfo) y, claro está, tenía mayor contacto con la metrópoli que Perú. Acapulco estaba aislada, era una ciudad medio desierta excepto cuando atracaba el Galeón, y el resto del litoral era (y sigue siendo) económicamente atrasado.[69] Por el contrario, los departamentos costeros de Perú tienen el 25,5 por ciento de su área y el 55,5 por ciento de su población en el Pacífico; la llanura costera desértica está atravesada por fértiles e irrigados valles. Sin duda, la meseta andina pesaba más en la economía de la era colonial; pero el litoral «se enriquecía con nuestras cosas» y tenía repartidos una docena de puertos activos, sin contar ni siquiera a Guayaquil ni a Valparaíso, a diferencia de la concentración de Acapulco. Y aquí estaba la capital de Pizarro, con mucho la más fuerte rival de Ciudad de México como centro de gobierno y cultura; aunque más joven, se reconocía a Perú como el virreinato superior. Al lado de Lima y de El Callao, Acapulco no era nada. El activo litoral Pacífico estaba separado del Atlántico por las inmensidades andinas y las selvas amazónicas.

No obstante, el Pacífico oceánico jugó un papel más importante en la vida de Nueva España que en la de Perú; por el contrario, la navegación fundamentalmente talásica en las aguas más cercanas del Pacífico desempeñó un mayor papel en Perú, cuyas relaciones exteriores (cuando no eran con la Nueva España del Pacífico –un comercio que desafiaba las prohibiciones oficiales–) eran con el Atlántico, bien legalmente por Panamá, o, ilegalmente por Buenos Aires. Aparte de las travesías de Mendaña y Quirós, que en efecto no produjeron ningún resultado, la aportación de Perú a la iniciativa oceánica se limitó a uno o dos intentos de incorporarse al comercio asiático[70] y a la navegación talásica a Panamá y Acapulco o Realejo. El resto no fue más que un cabotaje activo, desde Guayaquil o Manta hasta Valparaíso y Concepción. Por el contrario, Nueva España desempeñó un papel clave en el establecimiento de la conexión transpacífica con Manila, tomando el relevo donde España había fallado con Loaysa; con el comercio del Galeón y Macao por un lado, Veracruz y la flota por el otro, abarcaba dos océanos y conectaba tres continentes. Una vez más, la fuerza motriz de todo esto, y mucho más, era la plata.

## La plata americana y el mundo

Si Gómara tenía pocas dudas sobre la superioridad de Nueva España, «aunque Perú tenga la reputación», Garcilaso de la Vega se mantenía firme en el otro extremo:

> Porque a medida que el comercio de la humanidad se propaga de una provincia a otra y de un reino a otro, y todo depende de la esperanza de ganar, y el imperio de Perú es un océano de oro y de plata, sus crecientes mareas llegan a todas las naciones del mundo, llenándolas de riquezas y satisfacción. . .[71]

Es cierto que el propio Inca se lamenta de la subida de precios de todo desde que llegó a España hace cincuenta años, y tiene que reconocer que hay quien piensa que esta abundancia de riquezas ha hecho más daño que bien, haciendo más ricos a los ricos y más pobres a los pobres; de hecho, apenas sabe qué pensar de la inflación, en lo que no estaba solo en ese momento ni lo ha estado desde entonces. En lo más importante estaba terriblemente equivocado: el tesoro de Perú era un regalo que debilitaba a España. No obstante, las mareas de plata sí «bañaban a todas las naciones del mundo», incluso a la lejana China, llenando a algunos de riquezas, o al menos de satisfacción. Pero las mareas bajan.

Este escritor quizá no está mucho mejor equipado que Garcilaso para hablar de la teoría monetaria, y aunque generalmente no es reacio a las incursiones interdisciplinarias, una incursión en un laberinto es sobrecogedora. No obstante, ningún análisis del imperio español (incluso, o quizá especialmente de sus actividades en las costas y aguas del Pacífico) puede evitar aludir al complejo y cambiante telón de fondo de la «coyuntura» del «largo» siglo XVI en Europa: inflación generalizada, que en España llegaba a un cuatrocientos por ciento hacia 1600, seguida de una recesión.[72] Promediada en un período de cien años, una inflación del cuatrocientos por ciento parecería ridículamente suave en nuestros días; pero no fue una subida uniforme, y se manifestó como un fenómeno inexplicable para las sociedades que no tan sólo no tenían conocimientos para controlarla (¿y quién los tiene?), sino que ni siquiera reconocían los mecanismos del problema –y eso por lo menos lo hemos aprendido con el paso de los siglos–.

El sencillo método de Earl Hamilton, una relación directa entre la afluencia del tesoro y la subida de los precios, está hasta cierto punto pasado de moda: Braudel, por ejemplo, «vuelca el reloj de arena» e invierte el sentido de la exposición: «El crecimiento económico produjo la subida de los precios y provocó y estimuló la importación de metales desde el Nuevo Mundo».[73] Aun así, si la expansión ya iniciada del capitalismo europeo pedía plata, esta expansión difícilmente hubiera llegado tan lejos y con tanta rapidez sin expectativas razonables de que siguiera afluyendo plata; su avance hubiera sido más vacilante. Los capitalistas de Europa hubieran tenido que vivir según sus posibilidades, como tuvieron que hacerlo en el siglo siguiente, hasta que después de 1690 el oro de Brasil tomó el relevo. Mucho antes de iniciada la caída, digamos en la década de 1590 para España

y el Mediterráneo, y hacia 1640 para Holanda e Inglaterra, se habían afrontado períodos difíciles, cuando por una razón u otra, la afluencia del tesoro no estaba a la altura de las expectativas. Uno de esos períodos fue a finales de la década de 1550 cuando en Nueva España se estaba introduciendo el proceso del patio y Potosí todavía no había florecido completamente. Esto precipitó la bancarrota de 1557, el año después de la ascensión al trono de Felipe II, sombrío augurio, que, ante la absoluta falta de recursos, propició la paz con Francia en Cateau-Cambrésis.

Aunque el síndrome inflacionario tenía causas más complejas que lo que Hamilton parece admitir, sí que es verdad que las inyecciones del tesoro, en especial cuando las importaciones de plata se hicieron realmente masivas, no dejaron de tener un efecto significativo en el volumen de circulación monetaria ni en su rapidez. Hubo algunos factores compensatorios, por ejemplo, la plata era mucho menos práctica que el oro en cuanto a transporte y almacenamiento, pero esto, a su vez, se compensó en cierta medida mediante el desarrollo de instrumentos crediticios. Como podría esperarse, las relaciones entre las importaciones del tesoro, los precios y la actividad económica no eran uniformes en el tiempo ni estaban distribuidas regularmente en el espacio.

En vista del uso que se hacía de los metales preciosos para ajustar las balanzas comerciales internacionales, se desarrolló en España «un sistema de alta presión monetaria»,[74] y, aunque «en teoría nada entraba ni salía de España sin consentimiento de un gobierno desconfiado, que vigilaba implacablemente todos las salidas de metales preciosos»,[75] era inevitable que este anticiclón tuviera escapes. Una forma era mediante el suministro de mercaderías. En 1594 el tesoro constituía el 95,62 por ciento del cargamento de las Indias (el resto era cochinilla, pieles y añil); aproximadamente una cuarta parte de éste era por cuenta pública.[76] Del resto, cierta cantidad correspondía a las remesas, incluidas las de los oficiales que regresaban, o bien de los cazafortunas (muy a menudo eran los mismos) que habían hecho su fortuna, y una gran parte se invertiría en la tierra o en ostentación o construcción; poco se invertía en la industria. Pero también una gran parte se destinaba al comercio, para el pago de los variados bienes de consumo, desde libros hasta vinos, y algunas materias primas como el hierro. Esta nueva demanda sin duda contribuyó a la subida de los precios españoles, una queja que viene de lejos; pero excepto en algunas líneas como la de productos textiles (todavía en buena forma en la década de 1590), España tenía dificultades para satisfacer sus propias necesidades, mucho más para encontrar un excedente para las Indias. De aquí que sus exportaciones hacia el Atlántico fueran realmente reexportaciones por las que había que pagar, y preferiblemente con plata –si la transferencia era lícita, con licencia del gobierno, si no, mediante contrabando–; y hacia finales del siglo XVII, la cuota auténtica-

mente española en exportaciones provenientes de Sevilla era casi irrisoria; en ocasiones era más o menos de un cinco por ciento.[77]

La parte de tesoro americano que correspondía a la Corona, las recaudaciones netas de los impuestos y la venta de mercurio, así como el quinto o el diezmo, constituían un porcentaje de las rentas totales mucho más pequeño de lo que se suponía o habitualmente se creía, quizás entre un diez y un doce por ciento a mediados del siglo XVI, entre veinte y veinticinco en la década de 1590, un diez por ciento o menos en el reinado de Felipe III, pero constituía una fracción muy importante porque era negociable «libremente» y podía hacer con él lo que quisiera.[78] Era por tanto, al menos así parecía, la garantía ideal, y los financieros internacionales de la época normalmente estaban bien predispuestos a prestar con esa garantía: primero los Fugger y los banqueros de Amberes, después con el recrudecimiento de los problemas de los Países Bajos en la década de 1570, pasaron a predominar los genoveses (siempre un elemento fuerte en Sevilla). Como naturalmente había un sentimiento de que «hay mucho más de donde vino», los financieros y la Corona no pudieron resistirse a la tentación, hasta que el Rey Prudente imprudentemente cayó en un costoso imperialismo. El primer gran acontecimiento tras el matrimonio de Huancavelica y Potosí fue la violación de Portugal en 1580. Esto permitió ganar fuerzas, y en el Pacífico poner fin a posibles complicaciones; aunque pronto hubo que ayudar a los portugueses que tenían problemas en las Molucas, no fue hasta la oleada de agresiones holandesas, unos treinta o cuarenta años más tarde que las propiedades portuguesas dejaron de ser activas. Pero la Armada de 1588 fue un desastre mucho más costoso, y en cuanto a los propios Países Bajos, –rendirse era inimaginable y mantenerlos una ruina– era una doble sangría: dinero gastado en combatir a los rebeldes, por un lado, y, del otro, en pagar a esos alegres comerciantes holandeses de las filas del enemigo que eran los únicos que podían proveer productos esenciales como los granos bálticos, y que empleaban sus beneficios en fomentar más insurrección por tierra y mar.[79]

En principio, sin la menor duda, este imperialismo español era defensivo, y consistía en mantener los derechos legítimamente heredados –incluso en Portugal, donde las pretensiones de Felipe eran más que plausibles, al ser los otros pretendientes un prior bastardo y una mujer, aunque fuera duquesa–. Pero desde 1567 hubo revueltas religiosas que se convirtieron en sublevaciones en Holanda; hacia 1572, a pesar o a causa de la falta de crueldad del duque de Alba, los rebeldes tenían una firme base territorial en Holanda y Zelanda (aunque Ámsterdam y algunas ciudades todavía se mantenían fieles al rey). También tenían un líder de talento político en Guillermo el Silencioso. España estaba ahora enfrascada en una guerra de conquista en terreno difícil y al final de largas y frágiles líneas de comunicación.

La ruta normal para hombres, dinero y suministros era por el Atlántico hasta Amberes, pero comenzaba a dejar de ser segura; aparte de los mendigos del mar holandeses, estaban los filibusteros hugonotes que fueron los que en 1568 obligaron a los buques de la paga de Alba a entrar en Plymouth y Southampton, donde el tesoro fue confiscado por orden de Isabel, simulando una simple transferencia de préstamo, ya que el dinero pertenecía técnicamente a banqueros genoveses hasta que fuera entregado en Amberes.[80]

Excepto cuando se hacían ocasionales envíos con veloces zabras o «fragatas», se abandonó la ruta del Atlántico a favor del envío de plata desde Barcelona hasta Génova, de donde se dirigía por varias rutas bajo control o influencia de España. Ello, naturalmente, aumentó el control genovés; sus banqueros podían hacer anticipos, incluso mensualmente, contra las llegadas de tesoro anuales (a veces menos frecuentes) a Sevilla. De más está decir que los cargos genoveses eran muy altos: en momentos de crisis se podía llegar a exigir más de un cincuenta por ciento de interés. El resultado inevitable era la hipoteca del tesoro mucho antes de su llegada (cuatro años de antelación en 1607), embargo de los lingotes privados contra moneda o títulos, y por último quiebras y suspensiones, conversiones forzosas que los banqueros aceptaban como rescate. Semejantes operaciones ocurrieron en 1557, 1575, 1596, 1607, 1627 y 1647; la de 1607 se sacudió a los antiguos y fieles partidarios de los Fugger, que «se instalaron en sus propiedades de Suabia como condes imperiales»; se quedaron los genoveses.[81]

La reducción de los lingotes registrados en Sevilla, después de 1620, coincide con el fin de la Tregua de los Doce Años (1609-21) con los Países Bajos y el inicio de la «política imperialista» del conde-duque de Olivares de que en 1640 provocó una revuelta en Cataluña y una revolución que triunfó en Portugal. Recursos menguantes, grandes gastos; la plata, que llegaba más despacio, se iba de España más rápidamente que nunca. La respuesta oficial (y muchos países han tenido la misma experiencia en nuestra época) «no era ni política ni lógica, sino una especie de desesperación fiscal que contradecía todo sentido e ignoraba todo consejo».[82] Las necesidades de España de tener una moneda propia se satisfacían de cierta forma mediante la insensata acuñación de una moneda de cobre, o vellón; y esta moneda básica se devaluó más de una vez. Hacia mediados de siglo flotas y ejércitos enteros cobraban más del noventa y cinco por ciento en vellón; uno se pregunta cómo había espacio para las cajas de municiones con los arcones de monedas. El colmo de la fijación de precios se produjo sin duda en 1627, cuando las copias de una ordenanza de fijación de precios alcanzaron un treinta y seis por ciento por encima del máximo legal que ésta fijaba para sí misma. Por último, un comentario aplastante: los barcos guardianes de las Indias de 1643 trajeron a Sevilla

un cargamento de cobre para la casa de la moneda. Esta situación se prolongó hasta que en 1680 la drástica deflación hizo bajar los precios en hasta casi un cincuenta por ciento: España quedó aturdida, conmocionada, purgada, pero preparada para la recuperación, aunque dolorosamente lenta.[83]

Para el Pacífico, esta melancólica historia tuvo un particular significado. La virtual parálisis de la metrópoli obligó a las Indias a vivir cada vez más de sus propios recursos. Esta crónica monetaria tuvo otras caras. Mientras la casa de la moneda de la Vieja España se rebajaba de esta manera, las de Nueva España estaban produciendo «piezas de plata de a ocho reales» –«las monedas de a ocho» de los señores piratas– cuyo contenido de plata disminuyó sólo en un 5,9 por ciento desde 1535 hasta principios del siglo XX. Esta moneda se convirtió en el medio más habitual de canje, por no decir el único «para toda la costa de Asia, desde Siberia hasta Bombay»; sólo emulada en alcance geográfico (pero no en longevidad) por el dólar María Teresa o «Levante», se convirtió en padre, o al menos en el padrino, del propio dólar de los Estados Unidos. Duró hasta la década de 1890 cuando fue desplazada en el Pacífico occidental, en parte por el oro y por el «dólar de los estrechos» de las Indias británicas.[84] Mucho antes de Canning, se le había pedido al Nuevo Mundo que restableciera el equilibrio del Viejo; se debilitaba el dominio de la Sevilla atlántica sobre el Pacífico.

## Las conquistas del Pacífico en Sevilla

Los asientos que pagaban los gastos de las flotas y ejércitos españoles en el Mediterráneo, Italia, Alemania, Francia, y, sobre todo, Flandes, no eran la única causa de la fuga de la plata americana: gran parte de ésta nunca zarpó para Sevilla. Ni siquiera la Casa de Contratación podía esperar que la plata de las Indias para el pago de los oficiales de las Indias pasara primero por Sevilla, y esto fue una carga cada vez mayor a medida que la administración se extendía más allá de los litorales y de las zonas mineras principales, y se diversificó. Los gastos de defensa de la colonia subían constantemente, y las Indias cada vez más participaban directamente –de hecho, la Armada de Barlovento que era pagada por las Indias y nominalmente se estacionaba en el Caribe, a menudo cumplía tareas de exportación transatlántica y algunos de sus barcos prestaron servicios en aguas europeas–.[85] Desde los días de Drake y John Hawkins en adelante, el Caribe era, sin duda, vulnerable y su fortificación constituía una carga importante. Al Pacífico, claro está, llegaron oleadas de ansiedad después de las incursiones de Oxenham, Drake y Cavendish; entre las contramedidas estuvo el intento de Sarmiento, oneroso en vidas y en dinero, para sellar los estrechos. Hubo una calma tras la derrota de Richard Hawkins (1594) y los ataques de los holandeses no fueron de graves consecuencias

en esta orilla del Pacífico hasta 1615; los abultados gastos de los cinco galeones de la Armada de la mar del Sur, atracada en El Callao, se complementaron en esos momentos con la costosa fortificación de Acapulco, Panamá, El Callao y Valdivia. Acapulco, por supuesto, era una carga para Nueva España; los otros, para Perú, donde «hacia 1650 solamente los gastos de defensa se llevaban, más o menos, el veinte por ciento de los ingresos totales del virrey»; y, como afirma Lynch, estos gastos eran una reinversión en las industrias locales y servicios auxiliares. Estaban también los «situados», subsidios para las provincias menos desarrolladas como Chile. Durante un período de 1651-1739, se enviaba a España menos del veintiuno por ciento de los ingresos de la Tesorería de Lima; el resto se destinaba a la defensa local y a la administración. La cantidad de plata enviada anualmente a Panamá decayó, hasta que en la década de 1680-90 la regla era que se realizaran dos o tres envíos. «En general, lo que perdía España lo ganaba Perú… La colonia se había convertido en cierta medida en su propia metrópoli».[86]

En cuanto a Nueva España, esa colonia era también una metrópoli –para las Filipinas que excepto durante treinta años (1701-30) dependieron ampliamente de situados de más de 500.000 pesos al año; de manera excepcional, en 1639-40, de más de un millón–.[87] Los gastos militares ascendieron a un cuarenta o cincuenta por ciento de los gastos totales, y en algunos años un tercio de los ingresos de la Tesorería de Manila fueron para mantener el clero. Por otro lado, el noventa por ciento de los derechos de aduana pagados en Acapulco correspondían al cargamento del galeón. A los situados debía añadírseles la plata privada enviada desde Acapulco para pagar las importaciones, en su mayoría procedentes de China, que, como hemos visto, superaban enormemente los 500.000 pesos permitidos al año. La fuga era real, pero muy exagerada por los enemigos sevillanos del Galeón y del comercio Nueva España-Perú. Un crítico dijo de forma pintoresca que «el rey de China podía construirse un palacio con los lingotes de plata de Perú que habían llegado a su país»;[88] Chaunu comenta, no menos pintorescamente, que si por algún milagro se hubiera cargado en el Galeón la presunta cantidad total de plata, no hubiera quedado espacio para la tripulación, mercaderías o armas, e, incluso, se hubiera hundido en los atracaderos de Acapulco por el excesivo peso. «Filipinas le costaba a España, en sus días gloriosos, de un diez a un quince por ciento de lo que hubiera recibido de las Indias» –esto en finanzas públicas; pero en total, Oriente se llevaba más de dos tercios o, quizá, tres cuartas partes de lo que Nueva España enviaba a Europa–.[89]

Aquí habría que incluir la plata enviada o traída a Acapulco por los mercaderes peruanos que compraban en el mercado de Manila, donde se les negaba la participación directa. Al tener más plata de que disponer, podían ofrecer más que

los mexicanos, y, en mayor medida, Acapulco se convirtió en un centro de almacenaje y distribución para la reexportación a Perú: en 1602 el Cabildo de Ciudad de México pretendía tendenciosamente que la moneda peruana representaba las tres quintas partes de la afluencia estimada hacia Manila y, en última instancia, hacia China, de unos 5.000.000 de pesos al año.[90] En el capítulo siguiente analizaremos este comercio; era un índice del aumento de la autonomía colonial, un índice tan llamativo que provocó que se tomaran contramedidas extremas de total supresión oficial. Por último, debemos añadir la plata, en sus orígenes española, pero que pasaba a otras manos, no españolas, que la enviaban a Asia a través del Cabo: el cálculo final de Chaunu es que quizás algo más de un tercio de la producción americana llegó a Oriente.

Todo esto en modo alguno significa una desintegración del imperio español, pero sí, al menos, un debilitamiento de los lazos con Sevilla. Hay que tener en cuenta que era un momento de creciente diversificación de la economía hispanoamericana (a pesar del siglo de depresión de Nueva España) y de aumento de la inversión interna, al menos en parte debido a que los mercaderes dejaban sus ganancias en América para evitar el riesgo de embargo en Sevilla. Lynch lo explica convincentemente: «La crisis en la Carrera de Indias ocurrió no porque las economías americanas se estuvieran derrumbando, sino porque se estaban desarrollando o librándose de su ancestral dependencia de la madre patria. Ésta fue la primera emancipación de la América española».[91] O quizá, más exactamente una primera etapa en la transferencia de la dependencia de una España débil a nuevos y agresivos imperialismos comerciales, en el siglo XVIII y gran parte del XIX, en nuestros propios días, el norteamericano. Al principio, mediante el contrabando a gran escala, y luego, tras la obtención de la independencia política, mediante formas más normales de infiltración y dominación económicas, los proveedores externos, inversores y clientes únicos (monopsónicos) siguieron llevando la batuta, como ocurre hoy en día. «El Nuevo Mundo regresó a la dependencia del Viejo con una prisa indecente.»[92] La verdad probablemente está entre los dos criterios extremos de Lynch y MacLeod.

## El sistema de Sevilla

Intentando, como lo hizo, controlar los intercambios comerciales, literalmente desde China hasta Perú, mediante una amplia estructura burocrática para canalizar las inimaginables riquezas de los dos continentes a través del angosto estuario de Guadalquivir, el sistema debe figurar como el primer esfuerzo valiente pero sin esperanzas de construir una economía mundial planificada y controlada: un merca-

do común gigante, pero ni mucho menos como lo describe Ramos uno en el que «la defensa del consumidor era la ley suprema»; esa ley era, más bien, la necesidad de la Tesorería española y de las guerras dinásticas, que anulaba el deseo sincero, pero patéticamente ineficaz, de mitigar la explotación de los indios, y que era vulnerable a los intereses en conflicto de los grupos de presión tanto en España como en las Indias. Pero debemos de coincidir con Ramos en que, considerando las distancias y los distintos entornos, parece casi un milagro que se lograra y mantuviera algún tipo de equilibrio durante tres siglos, sin más contacto con España que unos pocos «frágiles navíos que de vez en cuando... llegaban a algunas orillas determinadas».[93] En última instancia la justificación de lo que parece desatinada y excesiva reglamentación por parte de la Corona puede ser que sin semejante exceso legalista de una ley idealmente totalizadora, siempre mal cumplida, pero siempre reivindicada, las Indias podrían haberse dividido en dominios y señoríos independientes, internamente autocráticos y probablemente en un estado de anarquía entre ellos.

En la época actual, infestados de los residuos de semejantes intentos y, no obstante, convencidos de la ineptitud del *laissez-faire*, debemos de sentir mucha simpatía por el ideal de una amplia *Commonwealth* más o menos flexiblemente integrada. Igual que hemos modificado nuestra visión del *étatisme* del imperio bizantino, en nuestros cambiantes tiempos ya no miramos semejantes esfuerzos con el desdén de los economistas de la Escuela de Manchester, sino con el sentimiento de la causa común en el esfuerzo, quizás desesperado, de controlar los destinos económicos. Aunque las burocracias de la Corona y la Casa hubiesen tenido bien formados economistas del desarrollo procedentes de la *London School of Economics*, o Harvard o Sussex, de por sí un pensamiento absurdo, la tarea habría sido demasiado ambiciosa; tal y como sucedió, el volumen de datos estadísticos que recopilaron, sin las ventajas del ordenador, exige respeto. Pero no existían los medios técnicos para vencer las gigantescas barreras de la distancia: hacían falta cinco años para completar la ruta Sevilla-Manila-Sevilla, o Lisboa-Macao-Lisboa, y eran años azarosos. «No se puede crear una empresa, ni un imperio por la afortunada combinación de circunstancias. Lo que cuenta no es llegar a América ni a la Luna, sino regresar»; la experiencia de cientos de casos nos permite concluir que los mercaderes, oficiales y misioneros que iban desde Europa hasta estos confines de la tierra tenía una posibilidad entre tres de hacer el viaje de ida y vuelta y regresar a vivir el resto de sus días entre los suyos.[94]

Ninguna corona sobre la faz de la tierra tuvo los contactos internacionales que tenía España en 1600; pero la cadena fue demasiado larga, se invirtió demasiada energía a cambio de muy poco, y los rendimientos, que en su momento pare-

cían enormes –de lo que dan testimonio los entusiastas elogios de Garcilaso– se disiparon en la vorágine de la política europea. En el propio año 1600, dos años después de la muerte de Felipe el Prudente, el arbitrista Martín Gonsalez de Cellorigo, con sombría magnificencia acorde con su nación y su época, escribió las terribles palabras: «Verdaderamente, parece que esta república se ha convertido en una república de hombres encantados, que viven fuera del orden natural de las cosas».[95] Aun así, con Don Quijote cabalgó Sancho Panza y esta república deteriorada sobrevivió durante otros dos siglos, un monumento a la fortaleza mal dirigida.

# Capítulo 8

# SEVILLA Y EL PACÍFICO

Él hace del tiempo una nave y dirige este signo al océano,
al ancho y sonoro Pacífico, sembrado por los archipiélagos…
Lord del mar, ¡la cadena española nos cierra los ojos!
Lord del mar, ¡nos amarra los sueños la noche española!*

## Sevilla: bases y flotas

Las naves sevillanas estaban confinadas al Atlántico norte; pero no así su imperio mercantil que era tan poderoso como para lograr la absoluta supresión (al menos oficialmente) del floreciente –y lógico, desde una perspectiva económica– comercio entre España y Perú. Es cierto que gracias a la feliz coincidencia de la sed china de plata, la profusión argentífera de Nueva España, y los beneficios que produjo, Manila y México pudieron hacer frente a las presiones de Sevilla, a pesar de su propio conflicto de intereses como comprador y vendedor; pero estaban siempre en una incómoda posición defensiva, obligados a justificar sus trapicheos ante los principios sagrados del monopolio de Sevilla. Lima no tenía una autonomía de comercio comparable al Galeón de Acapulco –su intento de contactar directamente Perú y Filipinas fue sofocado porque en esto los intereses de la Vieja y Nueva España coincidían–; El Callao era, sin embargo, el foco de un comercio talásico que iba desde Acapulco a Concepción. De nuevo, Sevilla restringió a su ínfima expresión cualquier salida legal de Perú al Atlántico por el Plata, por muy lógica que una tal salida pueda parecer en el mapa. Todas las rutas, o sea, las rutas legales, llevaban tarde o temprano a Sevilla y a sus puertos de mar secundarios, cuyo dominio en un principio se debía a sus sólidas ventajas de situación y tradición, respaldadas por capital internacional (sobre todo genovés) y por el interés de los magnates locales tales como los duques de Medina Sidonia.[1] El control andaluz se ejercía a través de la elaborada maquinaria de la Casa de Contratación y el Con-

*Pablo Neruda, *Lord Cochrane de Chile*

sulado o gremio de mercaderes. Excepto en un primer momento, sería erróneo describir la relación como umbilical: muy pronto la madre patria daba menos nutrientes de los que recibía, aunque luego los pasara a su otro e insaciable vástago en Europa, a saber, las guerras holandesas y francesas, mientras que la partera genovesa se cobraba su precio. Pero sí había una unión maternal, que se volvió irritante para los hijos más codiciosos que se habían aventurado a ultramar.

El monopolio –al menos el intento de control– de Sevilla afecta así a todas las economías de las Indias menos las más locales; se podría decir que sus flotas atlánticas eran la llave, y sus bases del Caribe, el candado, del comercio español en el Pacífico. Así era por decisión de la Corona, y no era una decisión completamente arbitraria de una Corona económicamente insensata. Era lógico que en algún sitio de Andalucía estuviera la base principal del comercio con las Indias y, en Andalucía, Sevilla era con mucho el centro más importante.[2] La concentración de las masivas importaciones de metales preciosos tendía a ocultar el hecho de que el comercio a través del Atlántico iba en dos sentidos, con exportaciones diversas destinadas a proveer muchas de las necesidades de consumo y construcción de los asentamientos en el Nuevo Mundo; y Andalucía, no era sólo la provincia con la fachada marítima más cercana al cinturón de los alisios, sino también una de las regiones más productivas de España. Las otras provincias del litoral atlántico, Galicia, Asturias y Vizcaya tenían una tradición marítima más activa que Andalucía; de hecho, tenían un claro dominio en la construcción naval y los marinos vizcaínos eran, con mucha diferencia, los primeros en las empresas marítimas. Pero estas provincias, mayormente montañosas, no se podían comparar con Andalucía ni en situación ni en productividad en general. La Casa de Contratación fundada en La Coruña inmediatamente tras el regreso del *Victoria*, para controlar el comercio de especias y respaldada por Cristóbal de Haro, nunca arrancó. Se hundió ante la oposición lusa y sevillana y sus recursos se dirigieron hacia «el sueño de plata de las Indias», concretamente a la expedición de Sebastián Cabot en 1526 hacia el río de La Plata, que partió de Sevilla.[3]

Cuando en 1529 Carlos V dio permiso para zarpar hacia las Indias desde nueve puertos, la mayoría del Norte, no sirvió de mucho; quizá la finalidad de la concesión se vio frustrada por la limitación de que el regreso debía ser a Sevilla, para registrar la carga, pero en cualquier caso no pareció despertar mucho interés. Hacia mediados de siglo, la necesidad de formar convoyes contra los bandidos obligó a concentrarse, e, incluso si Sevilla no hubiera tenido preferencia, seguramente hubiera sido la elección lógica, junto con sus puertos de San Lúcar de Barrameda, en la desembocadura del Guadalquivir, y Cádiz; en 1573, cuando la amenaza corsaria era mucho mayor, se ordenó que todas las salidas, además de todos los regre-

sos, fueran por Sevilla. Pero la ciudad está enclavada a unos 100 km río arriba, y muchas veces los grandes buques tenían que cargar y descargar parte de su carga en San Lúcar. Cádiz empezó a robarle importancia a Sevilla, y en 1547 se le adjudicó una sucursal de la Casa y el encargo de un tercio del tonelaje de las Indias. En el siglo XVII el aumento de tamaño de los buques puso a Cádiz en cabeza, hasta que, en 1717, el gobierno borbón invirtió los papeles y el estatus de los rivales: a partir de entonces la Casa de Cádiz tenía dos tercios del tonelaje y Sevilla se quedaba con la sucursal y un tercio.[4]

Las funciones de la Casa ya se han descrito en el Cap. 3. El Consulado, fundado en 1543, era un grupo de presión oligárquico muy compacto, que llegó a tener funciones ejecutivas: en 1562 le quitó a la Casa el cobro de la avería o impuesto que se pagaba por los buques escolta; y a partir de 1573, tenía voz directa en la organización de los convoyes. Como dice Vicens Vives, Casa y Consulado «estaban unidos por una causa común: el proteccionismo a cualquier precio»; y, también, por discretos lazos familiares y financieros. Este precio incluía los intentos de regular no sólo el comercio directo a las Indias por el Atlántico, sino las ramificaciones del Pacífico; hemos visto un pequeño pero significativo ejemplo, la prohibición del vino peruano en Panamá. Aparte de esta meticulosa reglamentación oficial, el método de control era básicamente la insuficiencia crónica de suministro a un mercado cautivo y rico en metales preciosos, aunque, dadas la distancias y el tiempo que se tardaba en recorrerlas, hubiera sido difícil en cualquier caso asegurar un suministro ininterrumpido a los mercados americanos, que normalmente se hallaban, bien en situación de superabundancia, bien de penuria. Quizá sea ilustrativo de los modos sevillanos el hecho de que cuando en 1582 se fundó la Bolsa, el edificio, (ahora ocupado por los Archivos de Indias) en parte se financió con un pequeño impuesto municipal: el edificio se terminó en 1598 y el impuesto se siguió cobrando hasta 1826.[5]

En un principio el sistema era conforme a las ideas económicas de la época: un lógico intento de «maximizar las limitadas posibilidades de una economía metropolitana atrasada» mediante un monopolio protector.[6] Tenía un fuerte elemento del precio justo, y, quizá, uno aun más fuerte de injustos fijadores de los precios. En relativamente poco tiempo, los recursos españoles demostraron no estar a la altura ni para la integración de una compleja economía que se extendía sobre un espacio tan vasto y diversificado, ni para su suministro básico. Para empezar, la economía, especialmente en Castilla, que tenía total responsabilidad de las Indias, estaba muy distorsionada por una tendencia a favorecer la producción de lana, a menudo en grandes latifundios, en detrimento de la industria y la agricultura.[7] Como consecuencia, la capacidad productiva de la metrópolis no era suficiente

para proveer a las colonias y había muchos terceros deseosos de intervenir. El sistema era cada vez más vulnerable a las grietas y filtraciones, tanto en ambos extremos como en el medio: en el extremo americano, por el contrabando, el comercio ilícito (en el Galeón o por el Plata), y el poco caso a los reglamentos incómodos; en el medio, por el pillaje directo de los salteadores franceses, ingleses y holandeses, oficiales o corsarios; en el extremo europeo, por más contrabando, infiltración de mercancía extranjera e intereses camuflados como españoles[8] y, sobre todo, la sangría de las guerras de los Habsburgo. La gloria militar y la defensa de la Fe tenían un precio que condujo a esa sucesión de seis fallos en noventa años.[9] Como con los dinosaurios armados, el mecanismo de defensa, hasta las reformas borbónicas, era casi siempre el mismo: una hipertrofia de las estructuras protectoras.

Y sin embargo, ese increíble engendro funcionó, aunque fuera a trancas y barrancas, durante tres siglos. En el momento de su fundación, probablemente cualquier otro país europeo con poder para hacerlo hubiera fracasado al intentar crear una organización semejante. Estaba bien adaptada a las ideas de su época. Quizá también ningún otro país la hubiera mantenido tanto tiempo sin apenas modificaciones; pero el espíritu innovador dejó España con el siglo. La sombra de Sevilla cayó sobre las aguas del Pacífico, puesto que el ritmo de la vida económica de México a Perú estaba estrechamente ligada al ritmo de sus flotas, incluso si ese ritmo era más regular en teoría que en la práctica.

Ya en 1520 los buques mercantes tenían prohibido navegar hacia las Indias sin escolta, y la primera armada real fue enviada en 1537. En 1543, año del establecimiento del Consulado, se promulgaron reglamentos más formales sobre convoyes, y en 1564-66 Pedro Menéndez de Avilés, un hábil administrador naval que había sido nombrado capitán-general de la Armada de la Carrera de Indias, organizó un sistema de flotas programadas y escoltadas que siguió en pie a lo largo de toda la era Hasburgo y, en una forma muy atenuada e irregular, hasta mucho después.[10] La política de Menéndez tenía tres partes: bases fortificadas en las Indias; convoyes obligatorios y escuadrones de batalla con base en las Indias. Estos últimos, evidentemente esenciales para cualquier plan de defensa serio, se iniciaron en 1598 pero no se desarrollaron efectivamente hasta que el almirante holandés Piet Hein en 1628 capturó una flota entera de plata en Matanzas, Cuba, e incluso entonces, como ya hemos visto, esta Armada de Barlovento podía derivarse hacia labores generales de escolta de convoyes. Pero tras el golpe de Drake en 1585-86, cuando Santo Domingo y Cartagena fueron saqueadas, se hicieron cargo de las fortificaciones aunque con cierta dilación, tras un estudio del ingeniero militar Juan Bautista Antonelli –uno de cuyos informes cayó en manos de Richard

Hakluyt–.[11] Entretanto, con todos sus fallos, el sistema de convoyes, con la ocasional zabra rápida, dio un buen servicio durante más de un siglo: en Cádiz en 1656 y en Santa Cruz en 1657 las ganancias inglesas, aunque sustanciales, no alcanzaban las pérdidas españolas. En la bahía de Vigo, en 1702, se podía haber salvado toda la plata si la Casa no hubiera demorado la descarga poniendo objeciones al pago a la aduana de Vigo, en lugar de la de Cádiz, pero, incluso así, (y con la salvedad del considerable desvío de plata a la aliada de España, Francia), «los 4.587.493 dólares retenidos por el rey de España suponían una cantidad mayor» que la de cualquier año anterior o posterior –en parte porque la transferencia a Vigo había desmantelado el habitual contrabando–.[12] Por regla general, los enemigos del rey hacían menos daño que los actos de Dios; los desastres debidos a huracanes eran frecuentes aunque una mejor administración hubiera podido evitar las temporadas de los tifones tal como contemplaban los reglamentos.

Había dos convoyes de salida, la flota de Nueva España hacia Veracruz y la de los galeones hacia Tierra Firme y el Istmo (Figura 25). La primera, normalmente zarpaba de San Lúcar en mayo y era menor que la flota del Istmo, siendo escoltada en ocasiones sólo por dos buques de guerra. La última, normalmente salía en agosto siguiendo un curso más meridional, con una escolta de hasta seis u ocho grandes galeones; tras una escala en Cartagena, desde donde se enviaba noticia a Panamá y Perú, seguía a Nombre de Dios o Puerto Bello, que alcanzaba normalmente a las diez o doce semanas de salir de España. Aquí tenía lugar el hecho central de toda la operación, la gran feria en la que la mercancía, procedente, si no originaria, de Sevilla se encontraba con la plata de Perú. Ambas flotas se daban cita en La Habana en marzo, para avituallarse y pertrecharse antes de la estación veraniega de los huracanes y, de ahí, se dirigían al Norte para coger los vientos del Oeste. Igual que con el Galeón de Manila, era más fácil cumplir las rutas que el calendario, y una queja constante de los mercaderes era que los barcos de plata de Perú, a pesar del sistema de aviso anticipado, no lograban coincidir con los galeones (o viceversa); como incluso un revisionista español moderno admite, el calendario era preciso, pero no por mucho tiempo: «Poco duró esta práctica».[14] Aunque el Camino de China y el Camino de Castilla se encontraran en Ciudad de México, fue con los galeones, más que con la flota, con lo que Sevilla impactó en el pacífico, con el Istmo como gran intercambio.

## El Istmo como portal al Pacífico

Panamá tiene la distinción de ser la primera ciudad española en el Pacífico, fundada el día antes de que Cortés partiera desde la costa atlántica de México (15 y 16 de agosto de 1519); pero al principio su radio de acción era limitado. Como

el oro y los indios de Castilla del Oro se agotaron rápidamente, y el Darién se mostró (y se muestra aún hoy) muy intratable,[15] los españoles realizaron entradas al Norte en 1522, año en que Cortés tuvo su primer contacto con el mar del Sur. Pero en dos o tres años se toparon con pretendientes previos a la conquista en las marcas de Guatemala. De ese modo, confinada en el Norte, la base de Panamá tenía una esfera de expansión hacia el Sur mucho mayor, pero mucho más difícil de aprovechar ya que estaba guardada por una gran extensión de un mar desconocido flanqueado por riberas extremamente inhóspitas. La exploración hacia el Sur comenzó también en 1522, pero pasaron diez años antes de que la captura de Atahualpa en Cajamarca colocara a Castilla en posesión de otro imperio tan fabulosamente rico como el de Nueva España, y cambiara por completo los valores geográficos de América Central.

Pero este nuevo imperio daba al Pacífico y la entrada por el océano Índico era de los portugueses, de los mismos que, en Brasil, cerraban cualquier posible ruta a través de Suramérica, mientras que el estrecho de Magallanes era impracticable para el tráfico continuo. Así pues, para unir España con Perú, «había que cruzar América lo que implicaba con certeza el tráfico ilegal. La solución finalmente adoptada fue cruzar América por el lugar menos conflictivo y restringir el comercio todo lo posible».[16]

La visibilidad geográfica, la mirada retrospectiva y el éxito posterior de Panamá han centrado la atención en ese istmo como paso de la barrera entre el Atlántico y el Pacífico; pero, como resulta evidente, el territorio entre Tehuantepec y el Atrato imponía varias limitaciones. Como hemos visto, la rivalidad entre la ruta de Nicaragua y la de Panamá se remonta a 1522, y la elección concreta de la terminal del Pacífico en el propio Istmo parece haber sido en gran parte obra de la casualidad.[17] Tehuantepec tenía buenas perspectivas; la altura máxima tenía poco más de 200 m. Pero el transporte entre ríos (Tehuantepec y Coatzacoalcos) es largo y hubiera requerido mucho trabajo; los puertos en ambos extremos eran peligrosos en la temporada de los «vientos nortes» (octubre a mayo) y demasiado pequeños para los grandes barcos de finales del siglo XVI, mientras que si se usaban Veracruz y Guatulco como terminales principales, se hubieran producido prohibitivas rupturas de la carga. La puntilla a las oportunidades de Tehuantepec se la dio la apertura del comercio con Filipinas: su puerto, no sólo era demasiado pequeño para los galeones, sino que no estaba tan bien situado como Acapulco para unir directamente México y Manila, ni como Panamá para llevar los convoyes del Atlántico a Perú. En la década de 1550 causó cierta agitación la ruta proyectada por Juan García de Hermosilla entre Trujillo (Honduras) y Realejo, porque sus largos transportes supuestamente quedaban compensados al pasar por un país mucho

más saludable y productivo que Panamá. En 1560 tales esfuerzos parecieron tener éxito, puesto que la Corona aceptó que el cruce del Istmo para comerciar con Perú se hiciera de Trujillo al golfo de Fonseca. Pero «la costumbre era demasiado fuerte» y pronto se abandonó el proyecto. En 1590 se revivió con la usual propaganda altisonante, pero recibió una ducha de agua fría de parte del objetivo ingeniero Juan Bautista Antonelli. Todavía había quien proponía las rutas de Nicaragua en la década de 1620, utilizando el único argumento realmente sólido, de que navegar hacia Perú era mucho más fácil desde Realejo que saliendo de la bahía de Panamá.[18] Pero las inversiones tangibles e intangibles que se habían hecho en Panamá eran demasiado grandes para cambiarlas de sitio.

Los grandes argumentos contra Panamá eran su clima, causante de una elevada mortalidad por enfermedad y de un considerable perjuicio a las mercancías y alimentos por el calor húmedo y, luego, la imposibilidad, en un terreno tan selvático, de suprimir a los cimarrones, los esclavos negros fugitivos que asaltaban las recuas del trajín, de las que asimismo eran reclutados. En la década de 1570 los cimarrones, en palabras de Chaunu, formaban una «contracolonia» de tres mil personas o más, con agricultura de subsistencia, leyes y una ciudad de paredes de barro que los hombres de Drake encontraron «bien cuidada y limpia… muy agradable a la vista»; en este aspecto, al menos, superaba a la ciudad de Panamá. Estos rebeldes impenitentes también tenían, claro está, una gran capacidad para confabularse internamente con los negros muleros de las recuas, y, externamente, con cualquier corsario luterano que apareciera.[19] Pero al final, una vez se hubo probado el Desaguadero de Nicaragua, que dejaba mucho que desear, no había nada que prevaleciera sobre la baja altitud y la corta distancia del paso de Panamá; el riesgo de enfermedad y saqueo se compensaba con el tránsito veloz, que significaba menos paradas y, por lo tanto, menos oportunidades de comercio ilícito.

Pioneros procedentes de México y Panamá se habían encontrado ya hacia 1524-25, y así quedó descartado «el estrecho dudoso»: no había ningún paso natural, aunque antes del final de la década ya se debía de haber hablado de hacer una vía navegable artificial. La declaración de Galvão de que Saavedra «si hubiera vivido, pensaba haber abierto la tierra de Castilla del Oro y Nueva España de mar a mar»[20] quizá no sea una prueba muy sólida: el nombre de Saavedra venía de forma instintiva a la mente de un gobernador portugués de las Molucas, y puede que lo haya añadido a la lista de Gómara, que reproduce, de cuatro posibles ubicaciones para un canal que acortaría la ruta de España a las especierías. Es una buena lista, que se concentra en Panamá y los lagos nicaragüenses, pero añade Uraba-San Miguel y Tehuantepec como emplazamientos posibles aunque más complicados, y, en eso, el secretario y biógrafo de Cortés era objetivo; Gómara estableció las prio-

ridades para nada menos que tres siglos de debate. Tanto Galvão como Gómara lo publicaron en los años 1550, pero las citas del primero sugieren al menos que alguien tuvo la idea de un canal en los tiempos de Saavedra y eso queda demostrado por el hecho de que en 1534, después de tres exploraciones del río Chagres en 1527-33, Carlos V ordenó no sólo la retirada de obstáculos hasta lo más arriba del río que se pudiera, sino también un estudio de viabilidad (con análisis de coste-beneficio para las provincias vecinas) de un corte que uniera el Chagres con el mar del Sur. Pascual de Andagoya informó de que eso no era posible, pero que con cincuenta negros había suficiente para construir y mantener una carretera.[21]

Los planes para el canal se abandonaron, aunque a mediados de la década de los cincuenta, y de nuevo de los sesenta, se reavivó el interés por la ruta nicaragüense y Gómara defendió vehementemente que, a pesar de las montañas, «para la contratación de la especiería, para la riqueza de las Indias y para un rey de Castilla, poco es imposible». Por supuesto, había argumentos en contra, entre otros la presunta diferencia en el nivel del mar de cada orilla, con implicaciones hidrodinámicas imprevisibles. Fr. José de Acosta SJ opinaba que esto eran palabras hueras, cuando lo importante eran las «fuertes e impenetrables montañas» que Dios había colocado como muralla «para contener la furia de dos mares»: aun cuando los hombres fueran capaces de atravesarlas, con toda seguridad tendrían que enfrentarse con su venganza por su impía interferencia con la divina «conformación de este mundo universal».[22] Este comentario pasó a la leyenda: aunque creciera una tradición de que Felipe II adoptó la misma postura devota y prohibió, so pena de muerte, cualquier discusión sobre un proyecto de canal, ¡parece una caricatura de su indudable gran devoción, mezclada con la auténtica prohibición de Felipe V, en 1719, de los intentos de saltarse la aduana de Cartagena utilizando el río Atrato! Las verdaderas razones para que pasara tanto tiempo sin hablarse seriamente del asunto son el coste de un canal y el hecho de que sería un objetivo de ataques y, por tanto, necesitaría defensa especial; en 1535, Carlos V habla de abrir una puerta a portugueses y franceses. El camino de mula dignificado con el nombre de camino real, no evitaba la necesidad de defensa, pero, a pesar de que hasta bien entrado el siglo XVIII era malísimo incluso para la época y la zona –«18 leguas de miseria y maldiciones»[23]–, funcionaba, mientras que una vía navegable incluso si fuera económica y tecnológicamente viable, no podría evitar las rupturas de carga en los extremos y el tránsito probablemente tardaría más que por carretera o por carretera y río, con más riesgo. por tanto. para la vida, la propiedad y las reales aduanas.

Chaunu lo dice de forma contundente: antes de la creación de Perú, Castilla del Oro funcionaba como cualquier otra base local para la explotación de los indios y las incursiones en el interior, y estaba tan aislada en un territorio inconexo y escasamente poblado que parecía más insular que Tierra Firme; después, la

actividad humana se dedicó sólo a su función de paso. Después de 1530, pues, se convirtió en un auténtico istmo, el Istmo.[24] Antes de poder asumir su papel adecuadamente, tenía que ser repoblado, porque la locura peruana no había hecho sino despoblarlo. Ese proceso tardó seis o siete años, hasta que en 1538 Veragua y Panamá formaron la Audiencia más pequeña existente,[25] que en 1570 reunía sólo a ochocientos españoles, la mitad en la ciudad de Panamá. La administración estaba sólo para controlar el paso, cosa que indica la intensa concentración de tráfico, riqueza e intereses imperiales en unas pocas leguas de río malo y peor carretera. Su intensidad podemos juzgarla por los cálculos de Chaunu: de 1538-40 hasta mediado el siglo XVII, el lado atlántico de este «complejo portuario», Nombre de Dios y Puerto Bello, representaba entre el cincuenta y cinco y el sesenta por ciento de los intercambios entre la América española y el Viejo Mundo; o –incluyendo el comercio del Galeón de Manila, de Brasil y el realizado por algún intruso extranjero– entre el treinta y cinco y el cuarenta por ciento de todo el comercio exterior del Nuevo Mundo. En el lado del Pacífico, Panamá seguía a El Callao en volumen de comercio, muy por delante de cualquier tercer puerto, y controlaba el noventa y cinco por ciento en valor de todo el comercio entre Suramérica y España, aunque sólo el cuarenta por ciento en volumen. Estas impresionantes cifras se debían mayormente a la plata peruana.[26]

El nodo ístmico en sí empezaba en Cartagena[27], una ciudad sólida, a partir de 1570 construida principalmente de piedra, con un excelente puerto fácilmente fortificable: un puerto que era importante por derecho propio como centro comercial de Tierra Firme, a pesar de la escasez de agua y de las mediocres comunicaciones hacia el interior. Tan importante era y, después de 1580, tan atractivo para los mercaderes portugueses (siempre sospechosos de rivalizar con Sevilla y de ser criptojudíos), que en 1610 se le concedió su propia Inquisición, lo cual la ascendió a la categoría de Ciudad de México y Lima, ya que, como dice Chaunu, sólo los lugares cosmopolitas se permitían ese lujo. Pero sus principales funciones eran como barbacana, una defensa exterior del Istmo, y como primera escala de los galeones: de forma significativa, su fundación real tuvo lugar en 1533, un año después de Cajamarca. Lo normal era que la flota pasara sólo unos pocos días en Cartagena en el viaje de ida antes de ir a Nombre de Dios o Puerto Bello, pero podían pasar semanas, dependiendo de si la flota de la plata de El Callao llegaba a tiempo a Panamá: si no, los galeones esperaban en Cartagena porque las condiciones sanitarias de los puertos del Istmo era muy malas, y Nombre de Dios estaba indefenso. Después de la feria del Istmo, la flota regresaba a Cartagena para las reparaciones, lo cual originó una industria de reparación naval que para mediados del siglo XVII ya construía galeones de 600 toneladas o más. La mayor parte del

comercio legal suramericano que no se tramitaba en el propio Istmo se realizaba durante estas escalas y, sin duda, incluía una gran parte del comercio ilegal.

Comparada con Cartagena, que era una auténtica ciudad, Nombre de Dios era un lugar horrible; lo más halagüeño que se ha dicho nunca sobre ella es el comentario de Antonelli, de que hubiera estado bien si el puerto valiera para algo; pero era poco profundo, muy expuesto y sin buena agua.[28] Aunque hubo momentos en que manejaba la mitad de los valores intercambiados entre el Nuevo y el Viejo Mundo, la «ciudad» sólo tenía unos treinta residentes permanentes. Las defensas eran irrisorias –el lugar era «un poblado de barracas en una playa abierta», en el que no valía la pena gastar dinero–. No había edificios de piedra: durante la mayor parte del año la ciudad estaba casi desierta, excepto por unos cuidadores, y luego durante un par de meses, era un mero campamento para los mercaderes de Lima o sus factores de Panamá, por lo que no tenía ningún sentido construir allí. Sobre todo, Nombre de Dios tenía fama de ser el lugar con más desastres y mortalidad en una región donde no faltaban rivales para estos méritos. Antonelli recomendó ardientemente que «se echara abajo la ciudad y se volviera a construir en Puerto Bello». Hizo falta que el asalto de Drake en 1596 derruyera la «ciudad» para que se tomaran medidas. La solución era Puerto Bello.

Era ese un excelente puerto, más cerca de la entrada del río Chagres y pronto se convirtió en un lugar mucho más impresionante que su desechado rival, bien fortificado y con buenos edificios de piedra. En cuanto a la mortalidad, no era tan insalubre como Nombre de Dios, pero sí bastante, y, como el otro desgraciado asentamiento, sólo se animaba cuando llegaba la flota. En 1637 a Thomas Gage le ofrecieron alojamiento gratis –hasta que llegaran los galeones, cuando le cobraron 120 coronas por quince días (¡unos 200 dólares estadounidenses de 1946!) por una habitación «como una ratonera»–. La comida alcanzó unos precios tan excesivos que «aunque fuera algo cara, la única carne que me podía permitir» era pescado y tortuga; la tela no se vendía por largos sino a peso y no se pagaba con monedas sino en pesos de plata. En un día, Gage contó hasta doscientas mulas cargadas sólo con lingotes de plata, que «estaban amontonados como piedras en la calle, sin peligro de perderse» Un siglo después, la ciudad «en tiempo muerto» era «solitaria, pobre, llena de un silencio perpetuo e infundía total melancolía»; pero luego, en el buen tiempo, «esta detestable ribera» se transforma en «escaparate y teatro de las riquezas de los comercios de España y Perú».[29]

El Panamá Viejo… siempre hubo cierto misterio en torno a esa ciudad. Para algunos fue una especie de «Goa dorada», una ciudad de príncipes mercaderes con magníficos palacios –de madera, es cierto, pero de ébano y cedro, ricamente labra-

da–; para otros, una ciudad mediocre de unas quinientas o setecientas casas de madera apiñadas. Casi setenta años después de su fundación, Antonelli informó oficialmente de que los edificios reales «son todos de madera y plancha, como todas las otras casas» –¡y esto incluía el tesoro y la cárcel!–. Y cincuenta años más tarde, Thomas Gage añade que incluso las iglesias eran de madera.[30] La idea del esplendor de Panamá parece derivar del brillante relato que hizo Exquemelin del saqueo de la ciudad por Henry Morgan en 1671, en el que «él mismo, de necesidad, estuvo presente». El género –auténtico periodismo *in situ*, «yo estuve allí»– es bien conocido hoy día; *a priori*, uno espera cierta exageración, y, sin duda, hubo exageración en la versión inglesa contemporánea.[31] Por otro lado, las construcciones de madera son bastante sólidas, con elegancia e incluso lujo, y cuando la ciudad fue reconstruida tras el desastroso incendio de 1644, había algunas de piedra: todavía se conserva la torre de la destruida catedral. Pero, considerando que su renacimiento se produjo en un periodo de profunda crisis económica, hay que aceptar que «está bastante claro que la ciudad nunca tuvo el aspecto de una gran metrópoli comercial»;[32] una modesta Phoenix.

Con todo, y a pesar de las desventajas ya mencionadas, en el plano económico Panamá era una ciudad importante: más de la mitad de la plata de las Indias tenía que pasar por sus almacenes. Para 1607, época en la que había dos edificios oficiales y dos casas particulares de piedra, podemos construir un «perfil» sociológico a partir de las quejas de la Audiencia sobre la decadencia económica. Había cuatrocientos noventa y cinco hogares españoles, más treinta y un portugueses, dieciocho italianos y cuatro de otras partes, un total de quinientos cuarenta y ocho; de ellos, veintinueve eran mercaderes al por mayor, veintiuno al por menor y treinta y cinco, propietarios de las ochocientas cincuenta mulas de las recuas. El resto serían clérigos, oficiales municipales y reales, notarios, pequeños agricultores y ganaderos de los *umland* productores de alimentos, artesanos, marineros y soldados. De los quinientos cuarenta y ocho hombres, al menos trescientos treinta y tres eran solteros o viudos; pero, como se cree que además de los dos mil quinientos cincuenta y ocho esclavos hombres (unos mil muleros y otros trabajadores del transporte) había mil ciento treinta y ocho mujeres, podemos imaginar que estos trescientos treinta y tres hombres blancos sin mujer se las apañaban con las *negras esclavas*; o, como dice Gage (quizá con cierto sarcasmo), «los españoles en esta ciudad son muy proclives al pecado, la laxitud y especialmente la salacidad, lo que hace de los negros (que son muchos, ricos y galantes) el principal objeto de su lascivia».[33] Los indios no se contaban –debía de haber unas trescientas o cuatrocientas familias sobrevivientes en 1570– ni por supuesto se computaban en el censo los cimarrones.

Apenas había relaciones comerciales con Nueva España; era Nicaragua la principal proveedora de mulas y provisiones, así como de brea y cordajes para la pequeña industria de construcción o reparación naval. Pero, en esencia, Panamá miraba hacia el Sur: hacia Guayaquil por el cacao y las fibras para los aparejos, hacia Paita y el norte de Perú, por el azúcar, y, sobre todo, hacia El Callao. Había un pequeño intercambio de productos –arroz del Istmo, por maíz y especialmente vino– pero predominaba el gran intercambio de plata por mercancías de Sevilla. Así, Panamá actuaba como factor entre Sevilla y Lima, en tanto que sus propios mercaderes no eran más que simples factores o agentes a comisión para los limeños. Más que cualquier otro centro americano, Panamá estaba completamente atrapada en el monopolio sevillano. En 1607, la Audiencia atribuyó las penurias de la ciudad a dos causas: el comercio de Manila y el que había entre los puertos mexicanos y El Callao, por el que llegaban a Perú las sedas y los artículos de lujo de China y las mercaderías generales de Europa (e incluso algunas de Nueva España).[34] El primero, con toda seguridad, y el segundo, probablemente también, mermaban las exportaciones y reexportaciones sevillanas, pero ambos, sin lugar a dudas, se saltaban el intermediario panameño.

## La zona comercial del Pacífico este

El principio del comercio intercolonial en el Pacífico, fue, como hemos visto (Cap. 3), la exportación de hombres armados para las entradas y sus suministros. El primer viaje directo de Nueva España a Perú del que se tiene constancia fue el de Grijalva en 1536, aparentemente enviado por Cortés para ayudar a Pizarro a someter la revuelta inca de ese año, pero que, en realidad, se había planeado como una empresa comercial (el contrato se había firmado en Acapulco dos meses antes de que el indio atacara Lima), y, posiblemente, con el motivo último de realizar más descubrimientos intra o transpacíficos. De hecho, los primeros buques que surcaron el mar del Sur eran de encomenderos u oficiales y su propósito era, en primer lugar, la exploración y conquista, con las empresas comerciales como opciones secundarias para que un dispositivo tan oneroso se mantuviera ocupado; solían ser barcos demasiado grandes para ser rentables en el cabotaje, que debía conformarse con aprovechar las pequeñas oportunidades. Excepto en el caso del cacao, para el que se usaban barcos pequeños con márgenes escasos, no había en Perú un comercio costero sólido, y no fue hasta 1550 cuando los mercaderes, oficiales y navegantes se hicieron propietarios. Según Chaunu, todavía en 1547 el comercio del Pacífico era básicamente un apoyo para la emigración a Perú. Pero, después de mediada la década de los setenta, la apertura del comercio de Manila (con el potencial de su gran factoría) y el auge de la plata peruana transformaron las condiciones comerciales y los ricos mercaderes de Ciudad de México se apuntaron al negocio.[35]

Aunque se dice que en excepcionalísimas circunstancias un barco podía llegar a Paita desde Panamá en menos de dos semanas,[36] lo normal era que debido a las corrientes y los vientos, los viajes rumbo al Sur duraran al menos dos o tres meses, siempre y cuando zarparan en la temporada más favorable, enero-febrero (Cap. 5 y figura 13); en general, un barco hacía sólo un viaje de ida y vuelta al año y los pasajeros con destino a Perú solían desembarcar en el Norte y continuar el viaje por tierra desde Piura. Salir de la bahía de Panamá era especialmente difícil. Pero después de la década de 1550, las travesías por las rutas del norte de El Callao eran razonablemente regulares, y, en ocasiones, las noticias entre España y Perú pasaban más rápidamente vía Nueva España que vía Panamá.[37]

El Callao, que tenía contactos con unos doce puertos desde Acapulco hasta Concepción, era el centro indiscutido de la navegación en toda la costa pacífica. Situado en una bahía abierta, a sólo 10 ó 12 kilómetros de Lima, su puerto no era de primera clase, pero la larga isla San Lorenzo le proporcionaba abrigo y la ventaja de dos entradas, desde el Sur y desde el Norte, ésta especialmente valiosa por los vientos y las corrientes; Frezier opinaba que era «el mayor, el mejor y el puerto más seguro de todos los mares del Sur», mucho mejor que la mayoría de fondeaderos habituales en las costas peruanas.[38] Se hallaba a medio camino entre Panamá y Chile, y era casi escala obligatoria en la ruta hacia el Sur. Hasta que Juan Fernández redujo el tiempo entre El Callao y Chile a tres o cuatro semanas, una típica travesía podía durar tres meses de Panamá a El Callao, tres en El Callao (carenando, juntando la carga o esperando un viento), y tres más hasta Chile. En Panamá solía haber largas demoras. Por eso, lo máximo que se podía hacer era un viaje de ida y vuelta al año, eso si había suerte; los convoyes oficiales de plata, organizados tras el asalto de Drake, mantenían un servicio anual, pero cada barco tenía una rotación de dos años. No solía haber más de entre tres y cinco barcos de tesoros a Panamá cada año: un tonelaje modesto bastaba para este cargamento de mucho valor y poco volumen, mientras que otros productos y materias primas peruanas carecían de valor suficiente para exportarlos cruzando el Istmo y viajaban casi exclusivamente en los barcos de cabotaje.[39] El tesoro necesitaba una doble flota para mantener el servicio anual, que se deterioró con la recesión del siglo XVII: pongamos que tres a cinco barcos salían un año, sólo dos o tres al siguiente. Sin embargo, el sistema de convoyes nunca fue tan rígido como en el Atlántico porque los riesgos eran más esporádicos y se realizaba mucho tráfico en navíos sueltos. Por el trayecto mucho más rápido del Norte no era indispensable hacer escala en El Callao, pero, por otro lado, es dudoso que hubiera demanda de tráfico directo entre Chile y Panamá, aunque se favoreciera oficialmente, mientras que siempre había buenas razones comerciales para atracar en El Callao. Había una

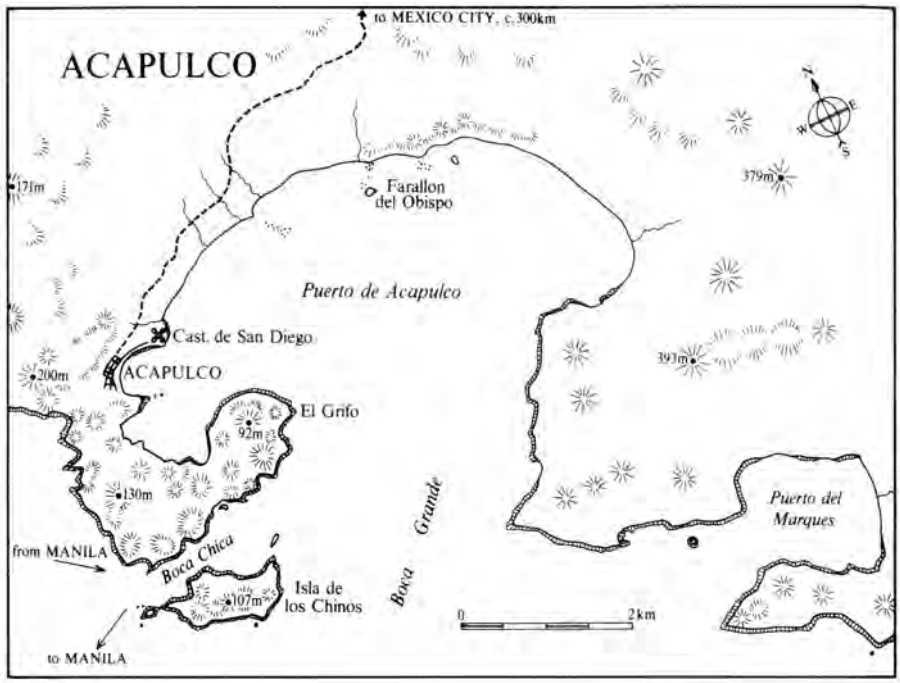
excepción a la hegemonía de El Callao, pero parcial: se hacían algunas travesías directamente de Panamá a Arica, pero se trataba de un apaño para evadir impuestos puesto que Arica tenía excepciones aduaneras para servir a las minas de los Andes.[40]

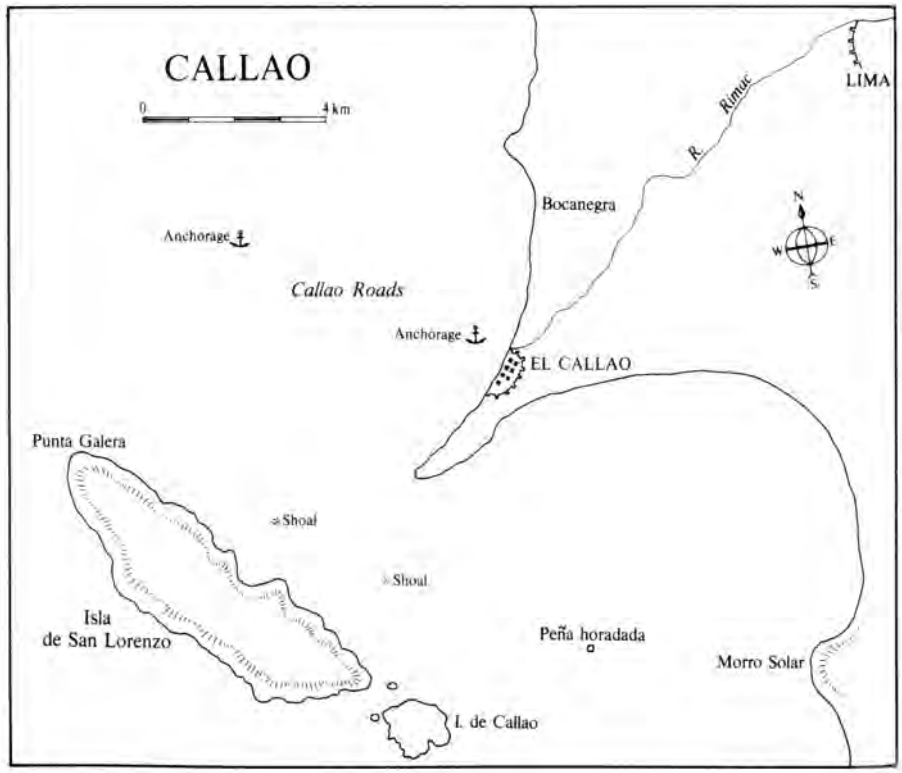
En cuanto a la magnitud del tráfico, parece haber habido entre cincuenta y sesenta barcos en el mar del Sur en 1562, de los cuales quizá media docena estaban haciendo la travesía Nueva España-Perú; a finales de siglo, probablemente esta cifra se dobló, y El Callao tenía siempre unas cuarenta naves ancladas, con un total de doscientas cincuenta o trescientas entradas y despachos. En 1615-18, setenta y cinco unidades usaron los puertos, de ellas cincuenta y dos navíos y el resto barcos, naves generalmente más pequeñas que oficialmente tenían que mantenerse a sesenta leguas al norte o al sur de El Callao. Los buques más grandes eran los galeones reales de los convoyes de la plata, de entre 200 y 400 a 500 toneladas; la mayoría de naves privadas eran de 60 a 135 toneladas, y las pequeñas fragatas y lanchas costeras, de 12 o 15. Las tripulaciones de los barcos del mar del Sur, que iban de 7 a treinta y pico hombres, todos incluidos, eran más profesionales que en los tiempos de Hernán Cortés; pero, además de los patrones, pilotos y el notario que llevaba cada buque, había un tropel de vascos y portugueses, además de griegos, flamencos, mestizos y negros, debidamente despreciados por los buenos castellanos, de los cuales, entre cientos de marinos registrados, hay constancia sólo de uno. Ya en 1572 era necesario usar patrones y marineros extranjeros por falta de españoles; se les creaban fuertes vínculos de dependencia y necesitaban una licencia especial para regresar a Europa, por miedo a que vendieran sus conocimientos y a sí mismos a los corsarios del Norte.[41] Una dificultad que afrontan los historiadores marítimos es la nomenclatura: en 1562 la mitad de los barcos se llamaban *Santiago* o *La Concepción*. Para superarla, se recurría a los apodos: el oficialmente bautizado *Nuestra Señora de la Concepción*, que tomó Drake, se conocía más vulgarmente por «Cacafuego»; no estuvo a la altura de su alias.

La naturaleza de los productos que cambiaban de mano en este intenso tráfico, estaba en función del desarrollo económico general de las Indias del Pacífico. El tráfico principal de pasajeros tenía como destino –aunque no siempre– Perú; desde grandes grupos que acompañaban a los nuevos virreyes hasta el mercader que viajaba con un puñado de esclavos negros. Básicamente, el cabotaje peruano se encargaba del aprovisionamiento y del intercambio de productos primarios y pequeñas manufacturas, desde madera, cacao y algodón de Guayaquil, hasta cobre, cueros, sebo y pescado (luego el trigo y el vino) de Chile. El Callao era la factoría que redistribuía la mercancía procedente del comercio auténticamente intercolonial de larga distancia –o intercontinental–. Enviaba hacia el Norte la plata del gobierno para Sevilla, plata privada para Sevilla o las ferias de Puerto Bello o

Nueva España (y en última instancia a China); algunas veces en el siglo XVII, mercurio para las minas de Nueva España; vino para América Central y Nueva España. Otras exportaciones eran escasas y exóticas: quizás las más importantes eran drogas, especialmente corteza peruana o de los jesuitas, la fuente de la cinchona o quinina, que llevó a Europa en 1640 una agradecida virreina, la marquesa de Chinchón, a quien había curado la fiebre. Los mercaderes que venían a El Callao de las ferias del Istmo traían una amplia gama de mercancías para repartir los riesgos;[42] Borah da una lista completa y fascinante de la que se pueden extraer: productos textiles, europeos o mexicanos, incluidos sombreros baratos para los indios; tintes; muebles, incluyendo camas y escritorios; pequeños utensilios de metal, relojes, cubiertos, tazas y garrafas lacadas para chocolate, lujosos utensilios de aseo y cosmética y joyas; herramientas de artesanía, objetos de cuero, arneses y sillería; ungüentos, incluida la pomada para las almorranas, «complemento del equipo de montar» instrumentos eclesiásticos y devocionales de todas clases, juguetes, guitarras; material de escritorio, libros –una lista que aún existe comprende principalmente obras de los Padres, breviarios, etc., pero también Virgilio, Ovidio y Quintiliano–. Y cuando se inauguró el comercio del Galeón, los ricos peruanos usaban cada vez más su abundante plata para comprar lujos asiáticos.

Este tráfico, como indica Chaunu, no formaba parte del mundo sevillano; su componente asiático era incongruente con la organización sevillana, incluso amenazador para ella. Los conflictos y confluencias de intereses entre México, Lima, Manila, Macao y los sectores privados y públicos de Sevilla y Lisboa son curiosos y complejos. No hay ni que decir que la Corona se esforzaba, sin mucho éxito, por controlar y cobrar impuestos por el comercio intercolonial y del Pacífico: por un lado, la plata peruana que iba a Acapulco significaba una pérdida directa para el Tesoro, porque evitaba la «avería tanto en este mar como en el del Norte» que hubiera pagado yendo a España por el Istmo. Era natural que la burocracia estuviera bastante obsesionada con las posibilidades de fraude. Sin embargo, muchos de sus miembros, de necesidad, le debían al fraude gran parte de su sustento, o por lo menos de sus lujos; que dependieran de las tasas significaba que tenían interés en que las cosas se movieran a pesar de las irregularidades y, por tanto, hacían la vista gorda a las infracciones; por otro lado, los reglamentos eran tan complicados que, con toda su buena fe, los mercaderes difícilmente podían evitar infringirlos. El dinero era el mejor lubricante para una «administración pasiva» y esta corrupción institucional, más que personal, quedó como legado a las futuras repúblicas. Había una masa de impuestos, tasas, licencias, valoraciones, y gravosos tributos a los que sólo los mayores capitalistas podían hacer frente. La iniciativa se paralizó y «a medida que aumentaban las necesidades [de la Corona], la selva fiscal creció cada vez más enmarañada» y proliferaron las regulaciones, que en su mayoría eran «de observación momentánea».[43]


to MEXICO CITY, c.300km
ACAPULCO
171m
Farallon
del Obispo
379m
Puerto de Acapulco
Cast. de San Diego
ACAPULCO
200m
El Grifo
92m
393m
130m
Puerto del
Marques
from MANILA
Boca Chica
Boca Grande
Isla de
los Chinos
107m
0
2km
to MANILA


CALLAO
0
4km
LIMA
R. Rimac
Bocanegra
Anchorage
Callao Roads
Anchorage
EL CALLAO
Punta Galera
Shoal
Shoal
Isla
de San Lorenzo
Peña horadada
Morro Solar
I. de Callao

Comparada con Perú, Nueva España estaba escasa de monedas de plata y oro. Las agencias fiscales de la Corona parecen haber sido eficaces en este sentido, las Filipinas tenían que ser subvencionadas y las fortunas privadas se devolvían a la Vieja España; por otro lado, Perú estaba más atrasado industrialmente y ofrecía un buen mercado para la producción mexicana. Fueron los mercaderes de Ciudad de México quienes tomaron la iniciativa del mercado intercolonial, y, como también monopolizaban el comercio de Manila, México rivalizó con Sevilla como metrópolis económica del Imperio. La dominación de las Filipinas al principio estaba en orden desde el punto de vista de Castilla, porque era Nueva España la que financiaba a los situados que mantenían esas islas para el prestigio de la fe y la Corona. El panorama, desde el punto de vista sevillano, iba a cambiar drásticamente cuando los envíos de dinero a España declinaron *pari passu* con el aumento de los que se hacían a Manila y cuando, no sólo los baratos productos mexicanos mermaban las ventas de los sevillanos en Puerto Bello, sino que además la creciente demanda de productos de lujo de Acapulco empezó a dejarlos sin plata también.[44] Pero cuando surgió la cuestión del comercio directo Perú-Asia, los intereses de México y Sevilla eran los mismos. El gobernador Ronquillo envió dos barcos de Manila a Perú en 1581 y 1582; el primero se perdió, el segundo llegó a El Callao con un cargamento de sedas, porcelana, especias (principalmente canela), y hierro, los dos últimos por cuenta del gobierno. Estos barcos se enviaron bajo la autoridad de una cédula real, en apariencia para ayudar a abastecer el programa de armamento, pero, en realidad, como tapadera para el comercio; pero en cuanto llegaron noticias a España, se prohibieron todos los viajes. En 1590 el virrey Cañete lo intentó de nuevo con la excusa de que Perú necesitaba hierro y cobre para las minas y que ese género no llegaba desde Sevilla; pero aunque él y otros altos oficiales habían invertido fuertemente en la empresa, el barco fue condenado por los oficiales asiáticos. De nuevo en 1618, otro virrey del Perú solicitó la apertura del comercio de la seda con China, por razones fiscales, pero de nuevo se le denegó.[45]

Los propios mercaderes limeños, como es natural, estaban deseosos de librar sus propias batallas. En 1609-10 un grupo de *peruleros* (peruanos) fue a Sevilla, con su propio dinero y el de sus principales de Lima y compraron directamente e incluso a proveedores extranjeros, rompiendo así el monopolio del Consulado de Sevilla.[46] Pero los limeños, como la mayoría de hombres del comercio, y,

◀ *Figura 19*. ACAPULCO Y EL CALLAO. Acapulco hacia 1625, basado en el mapa que aparece en el trabajo de P. Gerhard, *Piratas en la costa occidental de Nueva España 1575-1742* (Glendale, 1960); El Callao, según aparece en el mapa de la obra de A. F. Frezier, *Un viaje al mar del Sur* (Londres, 1717).

ciertamente, como los rivales de España, holandeses o ingleses, no tenían ningún prejuicio *a priori* contra el monopolio, siempre y cuando fuera el suyo. Había, es cierto, argumentos más lógicos de lo que normalmente se admite para sellar en la práctica la salida alternativa del Alto Perú o la línea de suministro por el Plata: realizar el comercio de Potosí a través de Buenos Aires hubiera alargado enormemente la parte atlántica de la ruta, exponiendo a los buques a más ataques piratas y exigiéndoles más navegación, y hubiera significado desviar los recursos navales de la Carrera –de lo que resultaría una dispersión de fuerzas muy peligrosa–. Es cierto también que los portugueses y algunos otros hacían un buen negocio con el comercio ilícito por esta ruta, que se convirtió en la mayor filtración de un sistema lleno de filtraciones; pero ello no se debía a ninguna ventaja inherente a la ruta, sino a la insaciable demanda de Potosí y a los altos costes añadidos por el protector sistema español, que hacían que el contrabando fuera rentable en casi cualquier circunstancia; como dice Jara, esta ruta «creó tantos problemas de control fiscal (o mejor, de descontrol) que se consideró muy peligrosa para los intereses de la Corona».[47] Pero la cuestión es que cualquier relajación que se propusiera de la prohibición encontraba la acérrima oposición de Lima: «El comercio de Buenos Aires estaba congelado, a petición de los peruanos, que así cerraban un puerto continental que les hubiera robado el monopolio de Chile, Charcas, y el Alto Perú».[48]

Tenía sin duda la misma lógica, si no más, la decisión de prohibir la intervención directa de los peruanos en el comercio asiático; al fin y al cabo, se había demostrado empíricamente que la relación de Nueva España con la circulación de los vientos y las corrientes en el Pacífico norte se aproximaba a la de Sevilla en el Atlántico norte, y ahora había un ruta conocida que, con sus limitaciones, era más rápida y segura que intentar desarrollar nuevos caminos a través del cinturón de los vientos y las calmas ecuatoriales. Por si fuera poco, el comercio peruano directo significaba no sólo que remitía la entrada de plata, sino que además la competencia de Manila podría forzar los precios al alza y, de ese modo, disminuir aún más la afluencia de plata. Ya las actividades de los peruleros en Nueva España parecían amenazar el sistema de suministro a Tierra Firme, ya que el fuerte respaldo de la plata le daba a Lima algo así como una posición de monopolio. La primera reacción oficial fue prohibir la importación o venta en Perú de cualquier mercancía procedente de Filipinas; pero la prohibición fue letra muerta hasta 1587 cuando la Corte, Sevilla, y el Cabildo de Ciudad de México se unieron para presionar a los virreyes a forzar su cumplimiento.[49] Para 1600 ya se había dictado la prohibición tres veces. Hubo vacilaciones de la política en respuesta a situaciones temporales de escasez y saturación locales; el principal resultado de la restricción seguramente fue un aumento de los sobornos. En 1604 el comercio entre Nueva España y

Perú se limitaba a tres barcos al año, cada uno de 300 toneladas, para transportar solamente productos regionales para su intercambio, no monedas. Las multas por infracción eran severas, pero, naturalmente, la evasión estaba en el orden del día, por ejemplo, reconvirtiendo ligeramente las mercancías chinas en productos de Nueva España y otros trucos similares. En 1609 el número de «barcos con permiso» se redujo a dos de 200 toneladas, en 1620 a uno, que podía cargar monedas por valor de 300.000 pesos; tenían que hacer el trayecto entre El Callao y Acapulco solamente, sin escalas intermedias, y traer únicamente productos de Nueva España: ¡en 1629 hubo setenta mercaderes interesados en el barco, con una inversión de más de 1.000.000 de pesos! Resumiendo, quedó claro que no se podía impedir que las mercaderías chinas llegaran a Perú, sin prohibir toda la navegación entre los dos virreinatos o incluso con tal prohibición. En 1631 se promulgó una suspensión total por cinco años, que se repitió en 1634. El procurador general de Manila y del Consejo de Indias, Juan Grau y Monfalcón, presentó un enérgico y extenso alegato a favor de la reapertura, ya que la prohibición era «tan amenazante para las Filipinas, que puede bastar para arruinarlas». En respuesta a sus protestas, en 1640 Felipe IV promulgó un «decreto informativo» para el obispo Palafox de Puebla, dándole instrucciones

> de informarme a mí (Felipe IV) muy detalladamente de todo lo que vos averigüeis y considereis más relevante, para que, cuando yo haya considerado todos los datos de su informe, pueda tomar las medidas que sean oportunas;

¡Qué despacio, con cuanta mezquindad iban las cosas de palacio en Madrid![50] Cuatro años después el Consejo volvió a debatir la cuestión: Manila, Perú e incluso México se volvían a abrir al comercio, Sevilla se oponía. Tan importante asunto «necesita de resolución», pero, como era de esperar, nada se resolvió. Ocasionalmente, cuando Nueva España tenía una necesidad acuciante, se podía enviar un barco de mercurio, con permiso para llevar una cantidad limitada de mercancías de El Callao a Acapulco; y los menos lícitos barcos peruanos continuaban explotando el comercio desde puertos menores, Guatulco o incluso Puerto del Marqués, a menos de 10 km de Acapulco, y a la larga desde ese mismo puerto; en 1685 Townly y Dampier intentaron sin éxito quitarle el «Barco de Lima» a Acapulco.[51] Los puertos guatemaltecos y nicaragüenses aprovecharon la oportunidad que les daba la prohibición; en la década de 1570, se había presentado una petición, descartada, de nombrar a Realejo terminal americana del comercio del Galeón, suplantando a Acapulco. Tras el cierre oficial del comercio entre Nueva España y Perú, la reexportación de mercancía china desde México por tierra seguía siendo legal, y por esta ruta se evitaban las aduanas de Acapulco y Guatulco, a favor de Realejo y

Acajutla. Pero el contrabando tenía sus propios canales, tan bien establecidos que la participación de estos puertos no fue sino marginal.[52] Tanto el comercio ilegal como su indefinida suspensión legal duraron hasta el siglo XVIII –en 1706 se volvió a promulgar una prohibición– hasta convertirse en otro punto del orden del día de la reforma borbónica. La suspensión no se rescindió formalmente –¡por no decir que, en realidad, se suspendió!– hasta 1779.

Paradójicamente, el comercio intercolonial provocó su sentencia de muerte oficial con su éxito –esto es, su éxito comprando, aunque fuera indirectamente, en el comercio intercontinental del galeón de Manila–.

## Las Filipinas y el comercio del Galeón

El dicho de Wallerstein de que «en el siglo XVI Iberia establecía colonias en las Américas pero factorías en Asia», con todo y llamar la atención, simplifica demasiado la variedad de relaciones políticas existentes. Uno de los gobernantes holandeses más notables en las Indias escribió de los portugueses que:

> La mayoría considera la India como su madre patria, y ya no piensan en Portugal; comercian con Portugal poco o nada, viven y se enriquecen de los tesoros de la India, como si fueran nativos y no tuvieran otra patria.[53]

De ahí la tenaz y prolongada resistencia lusa a los asaltos de la potencia naval holandesa, mejor dotada y organizada; de ahí también, junto con la política consciente de Alburquerque de integración por mestizaje, la huella cultural mucho más marcada que dejaron los ciento cincuenta años de gobierno portugués en las costas de Ceilán comparada con la de los siguientes ciento cincuenta años de dominio holandés. Malaca, Macao y Nagasaki, pueden parecer puras y simples factorías; aunque quizá sólo la última lo fuera auténticamente en el sentido en que lo eran las factorías europeas del siglo XVII en India, o del siglo XVIII en Cantón. Desde el principio, las factorías ibéricas no fueron bases para un amplio dominio político, sino para una influencia política y social profundas (la última mediada por las misiones religiosas) además de para el comercio. Y si esto es cierto para las dispersas posesiones portuguesas, puede aplicarse quizás *a posteriori* a la base española en las Filipinas, relativamente grande pero más concentrada, que duró hasta 1898 y cuyo legado de «catolicismo hispanomalayo ha sobrevivido al derrumbe por partida doble de la presencia política y lingüística de España».[54]

Quizá ésta sea la clave. Quizá en realidad Felipe II nunca hizo la declaración, magnífica aunque quijotesca, de que «si no bastasen las rentas de Filipinas y de

Nueva España para mantener una ermita, si más no hubiere, que conservara el nombre y veneración de Jesucristo, enviaría las de España con que propagar el Evangelio»[55] –pero es significativo que se le pueda atribuir, y ciertamente es una declaración altamente simbólica–. No se corresponde con la idea de que Iberia sólo plantaba factorías. Claro que también es verdad (y sin duda esto es el meollo de la visión de Wallerstein) que las vastas conquistas, las abundantes colonias de asentamientos no eran posibles en Asia como lo eran en América. Las entradas en Siam y Camboya acabaron mal y los contactos serios con China y Japón pronto disiparon los primeros sueños de gloria de Sande y Riquel; los crueles holandeses, bien organizados, se llevaron la mejor parte en un siglo de completa subyugación incluso de pequeños reinos insulares como Mataram, Bantam y Macasar. Del mismo modo, ni los españoles ni los portugueses llegaron nunca a desplazar la navegación asiática de buena parte del transporte regional; hacían las líneas de larga distancia a otras partes del mundo, pero éstas se alimentaban de naves construidas y gestionadas por sus propietarios locales.

Pero cuando Legazpi llegó a Cebú, las únicas estructuras políticas que habían desarrollado los pueblos del archipiélago por sí mismos eran vagas asociaciones de unos pocos pueblos; «por sí mismos», porque en el Sur el islam estaban trayendo nuevas formas de vida social y política, y aquí, en Joló y Mindanao, sólo dos o tres décadas antes de su propia suplantación en 1898 pudo España reclamar algo más que una autoridad puramente simbólica. Al norte de Mindanao, en cambio, los españoles encontraron pocas dificultades para desplegar su control, en primer término, y, luego, alistar «indios» para mantenerlo mediante la represión de sus iguales: en ambas fases contaban con un poderoso apoyo del brazo espiritual. Es cierto que hubo mucha resistencia –Zaide relaciona más de veinte levantamientos entre 1574 y 1762, y no era exhaustivo– pero era esporádica, de inspiración y caudillaje locales; no había unidad.[56] Manila intramuros se convirtió en un baluarte español, vigilando incómodamente a los suburbios de indios y a los más siniestros habitantes de Paros, una sólida ciudad china de quizá treinta mil habitantes en 1627; y, aunque el sistema de encomenderos no era tan importante para la sociedad como lo era en las Américas, más de medio millón de indios vivían en las casi doscientas encomiendas que había en 1621. Pero los auténticos colonizadores fueron los religiosos, que cubrieron las islas al norte del estrecho de Surigao con más de mil «ciudades»: la mayoría eran lugares pobres, indudablemente, pero formaban una red para la impregnación cultural y el control social.[57] Eso no lo hacen las factorías.

Sin embargo, aunque fueran algo más que una factoría, las Filipinas eran algo menos que una colonia propiamente dicha y Manila tiene el aire de estar yuxta-

puesta sobre las islas, y no surgir de ellas. En contraste con los portugueses de Anthonio van Diemen, los castellanos de las Filipinas ni siquiera en pensamiento se separaron de España, quizás menos aun de Nueva España; y se enriquecieron, no con los recursos locales, sino haciendo de intermediarios entre los tesoros de América y los lujos de Asia. Recibían cierta cantidad de oro de los indios en el comercio o como tributo, y, de vez en cuando, aparecían informes de nuevos hallazgos que despertaban un brote de interés, pero no salió nada de ellos. Tras los primeros años, no se hizo nada por explotar el potencial de Mindanao en nuez moscada y canela, aunque ésta formaba parte de uno de los primeros cargamentos enviados para Nueva España: la variedad local era inferior, pero no tanto como para tener que importar la especia de Ceilán, como se hacía. Hubo intentos intermitentes de exportar a Nueva España algodones tejidos por los indios, pero esta industria no podía aguantar la competencia de China y de los indios peninsulares ni siquiera en su propio terreno. Antes de 1600 se trajeron semillas de tabaco de Cuba y en 1641 el gobernador Corcuera le regaló al virrey de Nueva España dos cofres de cigarros de Manila; pero los grandes días de su fama mundial, cuando el monopolio del tabaco se convirtió en la principal fuente de ingresos gubernamentales, no llegaría hasta finales del siglo XVIII. Algunos productos indígenas –miel, cera, piel de ciervo, algalia– iban a Japón; China, por aquel entonces –y durante mucho tiempo después–, permanecía sublimemente indiferente a los productos europeos. De forma que muchas de las exportaciones de las Filipinas eran reexportaciones, y así que cuando Grau y Monfalcón dice que las islas tienen «abundante cobre» y «el mercurio de las Filipinas» no es de menos importancia, el contexto deja claro que está hablando de importaciones chinas. El atractivo de un *entrepôt* tan rentable ahogó cualquier otra empresa.[58]

«Los manifiestos (o listas de embarque de mercancías) de los galeones constituyen un verdadero catálogo de productos de Oriente», y, tras dedicar más de una página a la enumeración de las rarezas traídas de China, Morga lo deja por imposible: «Un recuento total sería inacabable, y harían falta montañas de papel».[59] Más prosaicamente, Guzmán Rivas clasifica las principales mercancías exportadas a Nueva España: productos alimenticios –especias y más tarde té (ambas reexportaciones), vino de palma; materias primas y drogas– ámbar, benzoina, bórax (del interior de China), cáñamo de Manila, algodón y seda crudos, hierro, madera de sándalo, tintes, hojalata, cera; manufacturas –cerámicas, muchos tejidos de seda y algodón, joyas, escritorios, biombos, cajas de fantasía, y toda suerte de curiosidades y cachivaches, resumiendo: chinerías–. Evidentemente, con China y el sudeste tropical de Asia tan cerca para suministrar los lujos de la vida; Japón, para las necesidades como el hierro, el cobre, el plomo, el azufre, y los artesanos chinos de Manila para

los bienes domésticos, como ropa y mobiliario, había poca demanda de importación de bienes de consumo del otro lado de los océanos. Algunos se importaban, como cacao y cochinilla de Nueva España, y de la Vieja «bienes peculiarmente nacionales» como el aceite de oliva, el vino y los libros; pero los viajes de vuelta «llevaban tan poca carga que el galeón prácticamente iba lastrado». Esencialmente, el comercio seguía siendo el intercambio de plata por seda, de la cual una buena parte llegaba a Europa.[60]

El principal efecto del comercio del Galeón en Asia, aparte de los intercambios estrictamente comerciales, era mantener la presencia española en las Filipinas; la acción española fuera de esas islas (exceptuando las misiones japonesas y, más tarde, las marianas) era militar e inefectiva; los portugueses parecían tener un contacto más íntimo con las poblaciones locales, en un terreno más amplio, y, por tanto, mucho más impacto cultural. En las Filipinas mismas, claro, las cosas eran diferentes. Además del adoctrinamiento directo, romances como el de Carlomagno y los Doce Pares de Francia inspiraron narrativas tagalas en verso, y hubo muchos préstamos lingüísticos –más de ciento cincuenta nombres de plantas, cientos de nombres de persona–.[61] Entre las plantas introducidas por el Pacífico había acacias, pimientos, maníes, papayas, índigo, yuca, tabaco; el maíz probablemente ya estaba en el sudeste asiático antes de que llegaran los españoles. También llevaron la pita o maguey, pero su uso para hacer pulque, la bebida fermentada tan popular en todo México, no cuajó; al contrario, los indios que llegaron a Nueva España corrompieron a los nativos de Colima y Acapulco introduciéndolos a la tuba, «el vino» de palma: se destilaba «tan fuerte como el *brandy* [de modo que] lo deseaban más que el vino de España», clara amenaza para los vinateros españoles (¡y probablemente peruanos!). Sin contar esto, hubo poca transferencia de plantas desde Asia; al contrario que en la navegación en dirección oeste, el frío de las zonas nórdicas de los trayectos hacia el Este seguramente bastaba para inhibir el éxito de los plantones, que requerían sitio y atenciones en unos atestados barcos rumbo a Acapulco; en cualquier caso, tal tráfico no debía de ser muy atractivo para los manileños acostumbrados a grandes beneficios y regresos rápidos. Hay una posible influencia japonesa, que data de la época de Vizcaíno, en las casas de Michoacán y claros motivos malayos y chinos en los ornamentos de los azulejos y jarras fabricados para el mercado masivo de Nueva España. También hubo unos miles de emigrantes chinos o filipinos, esclavos o tripulantes que desertaban del Galeón por el trato inhumano y los rigores climáticos de la travesía. La influencia cultural del comercio transpacífico en Nueva España parece reducirse a esto.[62] Es más, si queremos encontrar una factoría en relación con la ruta del Galeón, la encontraremos en las costas americanas antes que en las asiáticas: Acapulco era toda una ciudad comer-

cial que se concentraba en la feria cuando llegaba el Galeón. Como en Puerto Bello, había varias semanas de bulliciosa actividad, una muchedumbre de unas doce mil personas apiñadas, entre ricos y pobres, oficiales y marineros, mercaderes y arrieros, clérigos y esclavos; luego, cuando todos los que podían permitírselo abandonaban la agobiante bahía que parecía un caldero, los humildes residentes permanentes –indios orientales y occidentales, negros, chinos y todas las combinaciones posibles–, se sumían en meses de aplastante monotonía bajo el cielo abrasador de la «tierra caliente».[63]

## El comercio del galeón: su economía geopolítica

«Todo este tiempo Manila fue el lugar de encuentro, a medio camino en la vuelta al mundo, de los herederos de Colón y Vasco de Gama: un triunfo de la comunicación marítima desafiando toda probabilidad.»[64] En el encuentro siempre había tensiones, ése fue el *leitmotiv* de los primeros cuarenta años del siglo XVII. Durante los primeros cincuenta años, hasta que llegaron las nuevas de que mediante el Tratado de Munster (1648) la Corona española por fin había admitido la realidad y reconocía la independencia de los Países Bajos del Norte, había una preocupación más profunda: porque, a lo largo de todo este periodo, las Filipinas fueron un destacamento cercado, expuesto a ataques holandeses casi constantes. Al principio hubo un triunfo ofensivo, la expedición de Acuña a las Molucas en 1605-06 y, al final, un triunfo defensivo, «La Naval de Manila» en 1646; pero la mayoría de acciones entre estas dos fechas, aunque generalmente tenían éxito, de hecho eran reacciones de una dura pero muy presionada y estática guarnición. La presión holandesa debe ser considerada como un factor de erosión constante, una marea que vuelve continuamente a golpear la costa. Se puede captar el tono de la época en la carta anual de los jesuitas de 1618-19:

> Los holandeses llegaron a estas islas con su flota de cinco galeones a saquear los barcos chinos, como hicieron en años anteriores. La flota entró en la bahía de Manila… [e] iban de un lado a otro de estos mares como si estuvieran en casa. Pero su aparición causó tan poco trastorno que todo siguió tan tranquilo como antes, lo que ilustra la fuerza de la costumbre…[65]

Paradójicamente, la penetración de los holandeses en las Indias, orientales y occidentales, la precipitó el mismo Felipe II. En un intento desesperado de suprimir el comercio con un enemigo que era, al mismo tiempo, una herida abierta y el alimento necesario para su propio esfuerzo bélico, Felipe, en 1585, y de nuevo en 1595, cerró los puertos ibéricos a Inglaterra y las Provincias Unidas, capturan-

do, en la segunda ocasión, alrededor de cuatrocientos barcos de Holanda y Zelanda. Es muy probable que ambos países, más pronto que tarde, hubieran intentado explotar el comercio de las Indias en la fuente –los ingleses ya habían intentado encontrar un paso hacia Oriente por el noroeste y otro por el noreste, los holandeses sólo éste último– y la acción de Felipe no era causa ni necesaria ni suficiente para la expansión holandesa. Pero fue un estímulo, un claro desafío, y, con la confianza nacida de veinte o treinta años de filibusterismo, una buena inteligencia geográfica y una profusión de barcos y conocimientos de navegación, los neerlandeses se lanzaron con entusiasmo hacia el comercio directo de larga distancia. A mediados de 1596, llegó a Bantam la primera flota del Texel y a finales del siglo se habían enviado ya sesenta y cinco barcos holandeses y, menos once, todos regresaron sanos y salvos y la mayoría con beneficios.[66]

En marzo de 1603 a uno de sus comandantes, Jacob van Heemskerck, no le iban muy bien las cosas en el comercio legítimo: había ya demasiada competencia entre los holandeses y justo doce meses antes, en marzo de 1602, se le había puesto el sello a la carta de la asociación creada para limitarlo, la famosa *Vereenigde Oost-Indische Compagnie* o VOC. Pero eso ocurría en el otro lado del mundo y, al tener noticias sobre dos carracas en su viaje rutinario de Macao a Malaca, van Heemskerck cayó sobre ellas y tomó la *Santa Catharina*, de 150 toneladas. ¡Menudo premio: cobre japonés, plata americana, porcelana china y, sobre todo, sedas, con un valor que rebasaba 1.200.000 pesos, lo que representaba el botín más sustancioso de la época en un solo barco! Las noticias no llegaron a Macao, traídas por un junco japonés, hasta julio, y aquella misma noche dos barcos holandeses entraron en el puerto y tomaron una carraca ya cargada con destino a Japón.[67]

Ahora Macao se enfrentaba con el desastre: «En pocos años, la ingeniosa y tupida red que de Lisboa a Macao y a las Molucas, mantenía el océano Índico cautivo del comercio portugués, se desintegró… Macao estaba condenado a morir a menos que pudiera adaptarse, y se adaptó». Los macaenses eran temerarios como no lo eran los manileños; eran unos comerciantes tenaces y versátiles, como muestra la carrera de Francisco Vieira de Figueiredo. En 1604 sus buques entraron directamente en el comercio de Manila, que a partir de entonces se llevó a cabo en barcos chinos haciéndose cargo de gran parte del *trafic de choix*, de escaso volumen y gran valor. A partir de 1618, los bloqueos holandeses fueron repelidos con bastante éxito utilizando galeotas más ligeras y manejables en lugar de las carracas anuales; los estrechos de Formosa resultaban para los holandeses más difíciles de bloquear que los de Malaca, y, mientras las relaciones con la corte japonesa fueron buenas (y los nobles, empezando por el *shogun*, invertían en los cargamentos portugueses), los holandeses se mantuvieron alejados mediante presiones diplomáticas.

El Gran Barco de Amacon ya no existía, pero el tráfico continuó. Los españoles llegaron a considerar a los portugueses amos de las Filipinas;[68] pero, al igual que sucedió con el tráfico intercolonial del otro lado del Pacífico, el éxito de este comercio –no entre dos virreinatos sino entre dos imperios, aunque estuvieran bajo la misma corona– ponía en peligro, o parecía poner en peligro, todo el sistema. Suscitó, más vivazmente que antes, la cuestión de la fuga de la riqueza.

En los primeros años de la Unión de las Coronas eran los portugueses los que temían que Manila traspasara la invisible frontera, alegando que todo el tesoro iría de Nueva España a China y nada a la vieja España, e, incluso, un español –aunque obispo y por tanto enemigo de Francisco Tello– llegó a decir que los envíos del gobernador a China podían arruinar completamente a Macao, a la misión japonesa y a todos los intereses lusocastellanos en Oriente, «porque todos estos asuntos los mueve una sola rueda, a saber, Macán».[69] Fue por insistencia lusa que en 1593 se prohibió el tráfico Manila-Macao, ya que en esa época los portugueses podían enviar libremente plata japonesa no sólo a China sino a sus zonas de comercio en el océano Índico. Pero a partir de 1605 en los estrechos de Malaca se corría siempre el riesgo de los bloqueos holandeses y en 1612 y 1613 hubo presagios de problemas religiosos en Japón donde la VOC acababa de instalar (1611) una factoría en Hirado. El acceso al comercio de Manila resultaba, pues, vital para Macao, justo cuando el comercio se veía sometido a ataques; como hemos visto, el Cabildo de Ciudad de México fue el primero en presentar quejas. Sus verdaderas preocupaciones seguramente eran la entrada de los mercaderes peruanos y la competencia china con los productos mexicanos, pero, claro está, era mejor táctica expresar gran ansiedad por la fuga de la plata; alegaban que en el año 1596 alcanzó un volumen máximo de cerca de 12.000.000 pesos; en realidad, una cuarta parte de esa cantidad lo más probable es que fuera excepcional, aunque incluso esta cifra, reducida, sumaba seis veces el límite legal –cuando Anson tomó el Galeón en 1743, llevaba alrededor de 1.300.000 pesos, más 35.582 onzas de plata, ¡en parte camuflada como quesos!–[70] La hostilidad de Sevilla se podía dar por descontada, pero los intereses de Lisboa también advertían en la conexión Manila-Macao un despilfarro de plata en China que buena falta hacía en el comercio del océano Índico, y acusaron a los manileños de hacer competencia desleal y, en general, de forzar el aumento de los precios. Sin embargo, el comercio por el mar del Sur de China floreció hasta principios de la década de 1620, cuando, de todos modos, la producción de plata de Nueva España empezó a flaquear. La situación la vio claramente Grau y Monfalcón en 1637: la caída del comercio que se empezaba a advertir entonces se debía a la inflación monetaria, sucedida por el declive en la producción de metales preciosos, la disminución en el número de indios, a la vez mano de obra y con-

sumidores, la caída del poder adquisitivo de los españoles, que contrarrestaba su aumento numérico y los altos impuestos, el incremento de la avería y el temor a los secuestros y a los prestamos forzados[71]. El establecimiento holandés de Fort Zeelandia en Formosa (1624), dentro del triángulo Manila-Macao-Nagasaki, claro está, tampoco ayudó.

Incluso antes de este deterioro, el Consulado de Sevilla había solicitado medidas drásticas para detener la fuga de plata: ni más ni menos que la prohibición de comercio mexicano hacia las Filipinas, reemplazándolo por el comercio directo entre España y el archipiélago, vía cabo de Buena Esperanza. A esto se opuso, de forma extensa y con habilidad el marqués de Monteclaros, quien señaló que había otras muchas filtraciones, y, al menos, «los chinos el único daño que nos hacen es quedarse con la plata» no como los franceses y los rebeldes «[que] son tan diestros en quitarnos este producto»; la ruta del Pacífico era más segura.[72] Se intentaron medidas administrativas: en 1635 Pedro de Quiroga fue enviado a Acapulco para forzar el cumplimiento de los límites legales; lo que intentó llevar a cabo, entre otras medidas, mediante el ultrajante procedimiento de insistir en abrir cajas y balas para comprobar que su contenido se conformaba a la declaración jurada de su consignador. El escándalo fue tremendo: en Manila hubo una huelga y durante dos o tres años no llegó a Acapulco ningún galeón cargado. Quiroga cayó en desgracia y murió, y, con él, la reforma.[73]

Se propusieron muchas y contradictorias soluciones. Grau y Monfalcón estaba a favor de rebajar los impuestos y suprimir restricciones, pero admitía que otros apoyaran la política contraria. En 1619 el dominicano Diego Auduarte propuso una medida drástica: prohibir que los macaenses comerciaran con Japón, de modo que tuvieran que mudarse a otro lugar de la India portuguesa, donde serían más útiles: eran solamente unos trescientos, una comunidad independiente e irresponsable que daba «malos ejemplos»; Manila podía encargarse del comercio con Japón y de la conversión de China. La propuesta se hizo llegar al gobernador Fajardo, quien opinaba que los holandeses o los ingleses tomarían el lugar y desmantelarían el comercio del Galeón; quizá fuera mejor trasladar a los macaenses al norte de Luzón, o a Formosa, para mantener abierto el comercio con Japón, pero cualquier medida era complicada y, en general, el momento no era el adecuado para tomar una decisión definitiva…[74]

Por el lado contrario, se proponía intercambiar las Filipinas por Brasil o, incluso, abandonarlas completamente, ya que eran una carga fiscal y estratégica. Esto, por supuesto, era impensable y los portavoces de los manileños en Madrid, el Coronel Ríos y Grau y Monfalcón, lanzaron salvas de contraargumentos, sagrados y profanos: en primer lugar, las islas eran una firme columna, una fuerte roca a par-

tir de la cual se podía propagar la fe y destruir a los herejes, moros y otros paganos. Además, eran una base necesaria para defender las especierías; obligaban a los holandeses a dividir sus fuerzas y, de ese modo, protegían a toda la India, e, indirectamente, a España también; las victorias en las Filipinas añadían honor y beneficio a la Corona y cimentaban la fraternal unión de España y Portugal; de que se mantuvieran estas islas dependía que se mantuviera el comercio con China»; y, por último, si de los gastos de las Filipinas se deducían los atribuibles a los fines imperiales generales (como la defensa de las Molucas), entonces el establecimiento de Manila no era al fin y al cabo tan caro.[75] Entre la supresión de Macao y del comercio del Galeón, que todo el mundo aceptaba destruiría la razón de ser de las Filipinas, había una amplia gama de posibilidades, con diferentes matices, según quienes fueran considerados los malos por sus autores: los macaenses, los manileños o los mexicanos. Las mercancías chinas podían llevarse a Japón, de donde «se obtenía y podía obtener tanta plata» para detener la fuga de riquezas de América; o las Filipinas deberían pagar las importaciones mexicanas con su propio oro… y un largo etcétera. No es de extrañar que Felipe III, que era cualquier cosa menos un monarca intelectual o enérgico, anotara fatigosamente: «Todo ha sido considerado con mucho cuidado, pero el remedio no es fácil».[76]

En la década de 1620 Macao y Manila parecen haber tenido un ímpetu propio, ya que durante ese tiempo el comercio entre ellas estaba oficialmente fuera de la ley, a pesar de que los mismos oficiales eran arrastrados a él, por las mismas circunstancias del caso. La semiautonomía del senado de Macao podría ser en parte una explicación, como también, lógicamente, la distancia-tiempo de Lisboa y Madrid; pero la esencia de la situación era que las fortunas de las dos ciudades estaban unidas: si «no vinieran los barcos de China», no habría nada para los galeones. Ambas contribuían al coste de defender las comunicaciones entre ellas.[77] Pero la tensión continuaba, y se agudizó con la depresión de la minería mexicana; se exacerbó por resentimientos mutuos derivados de la rivalidad misionaria en Japón, y, sin duda, por el reflejo de eventos en la madre patria, o, más bien, en las madres patria. En 1624, Olivares planeó la «Unión de Armas», que en sí misma era una propuesta sensata de hombre de estado para reunir los recursos ibéricos frente a un peligro común, pero, en las circunstancias peninsulares, estaba destinada a forzar las lealtades de los reinos no castellanos, tradicionalmente celosos de sus antiguos privilegios, y conduciría en 1640 a la revuelta sediciosa de Cataluña y a la revolución en Portugal. Tuvo sus reflejos en Oriente: en 1630 el gobernador Niño de Tavora escribió al rey sobre las ventajas de una «unión de puestos y de armas en el mar del Sur» pero tenía que admitir que auditores y ciudadanos se oponían encarnizadamente a que el experimentado y meritorio, pero portugués, Diego López Lobo,

fuera el almirante: «No tengo conocimiento de que ser portugués sea un delito o un demérito». (Esto fue frente al temor de un ataque conjunto de holandeses y japoneses; Tavora tampoco recibió mucha ayuda del virrey de México, que envió noventa hombres, poco dinero y consejos gratuitos para reducir el establecimiento militar –«no sabe lo que significa tener enemigos holandeses a nuestro alrededor...»–.) Malaca y Macao deberían unirse con Manila, de otro modo, había poca esperanza para las Indias.[78]

Al ir disminuyendo la producción de plata en la década siguiente, los años 1630, la crisis se agudizó; con un pastel más pequeño para repartirse, los viejos lazos de intereses empezaron a disolverse. Las quejas contra los hombres de Macao, considerados unos especuladores más abusivos incluso que los sangleyes, se hicieron más amargas, hasta que en 1632 el ayuntamiento de Manila aprobó por unanimidad diecisiete artículos que desembocaban en una demanda de prohibición total del comercio portugués en Manila. Dos años después, a insistencia de Grau y Monfalcón, se promulgaron reales decretos para forzar el cumplimiento de la vieja ley, aunque quizá la letra no era tan estricta como podía haber sido; y, en 1636, el gobernador informó de que el comercio con Macao se había prohibido de hecho. El resultado lógico, claro está, fue que los sangleyes, que siempre habían llevado la parte más voluminosa del comercio, se pasaron al resto; y no sólo eso, sino que entraban en Macao barcos españoles, con o sin excusas climatológicas, y desarrollaron un próspero comercio. Incluso el gobernador de Formosa intentó hacer contrabando tan descaradamente desde el puerto de Macao que tuvo que huir bajo el fuego de sus propias defensas, y, en 1637, entró incluso el Galeón de Acapulco. Tras la expulsión de Japón en 1639-40, el senado de Macao intentó que se licenciara su comercio con Manila, o que se ampliara a las Américas:

> Señalaron que el rígido cumplimiento de la prohibición real de 1633-34, únicamente había desviado los tesoros de Potosí de los bolsillos de los súbditos de Su Majestad católica en Macao hacia los cofres de los paganos chinos de Cantón y Amoy. «Mejor darle el pan a los niños que a los perros», protestaban, pero, cuando esta protesta llegó a Europa, su señor ya no era el rey Felipe de Habsburgo sino el rey Juan de Braganza.[79]

Quizá al final el divorcio resultó un alivio para ambas partes.

La caída de Malaca en manos holandesas en 1641 dejó a Macao aislado de Goa y del resto del *Estado da India*; con notable elasticidad los macaenses se volvieron hacia Indochina, Macasar y Timor, haciéndose un sitio en el tráfico regional y sobreviviendo casi como indígenas; como dice Anthonio van Diemen, como

si «no tuvieran otra patria». El Galeón, respaldado ahora por el mercado americano, continuaba llevando seda a Nueva España e indirectamente a Perú; la competencia mexicana en sedas fue prácticamente eliminada.[80] Pero el dominio de los mares de China e Indonesia iba pasando a manos de los holandeses, y el mismo mar del Sur ya no era un *mare clausum*: seguía siendo un lago español, pero cada vez más surcado por las quillas holandesas e inglesas.

# Capítulo 9

# LA PRIMERA IRRUPCIÓN: FRANCIS DRAKE

> …El precario y delicado estado de la grandeza de España. Su grandeza consistía en su tesoro, su tesoro en sus Indias, y sus Indias, si hemos de ser justos, no son más que una adquisición para los que son amos de los mares.
>
> Hasta entonces, ¿qué buque inglés había echado el ancla jamás en el tumultuoso río de la Plata; había logrado cruzar y volver a cruzar el intransitable (en antigua opinión) estrecho de Magallanes, navegar a lo largo de la costa de Chile, Perú, y toda la espalda de *Noua Hispania*, más allá de lo que ningún cristiano jamás cruzó; a través del bravío y ancho mar del Sur, atracar en las Luzones a pesar del enemigo, hacer alianza, amistad, y traficar con los príncipes de las Molucas, la isla de Java, doblar el cabo de Buena Esperanza… y por último volver a casa ricamente cargado de mercaderías de la China?*

## Por el norte a los mares del Sur: Anián y Los Tres Hermanos

Los ingleses fueron los primeros extranjeros en aventurarse en el lago español, aunque, aparte de los aventureros de Bristol, que ya en 1480 navegaban por el Atlántico norte y lo cruzaban,[1] les costó emprender viajes de larga distancia bajo su propia bandera; pero esto no impidió cierta especulación académica y animosos proyectos. El rico mercader Robert Thorne, radicado en Sevilla y, como el artillero de Magallanes, capitán Andrew, también de Bristol, invirtió en el viaje español de Sebastián Cabot hacia el mar del Sur (1526) y así pudo colocar a dos ingleses, Roger Barlow y Henry Latimer, en la inconfesada indagación sobre si el mar se extendía más allá de las especierías «sin interposición de tierra…hasta las nuevas tierras por descubrir» al otro lado del Atlántico norte;[2] búsqueda infructuosa porque a causa de los rumores sobre la existencia de una sierra de plata el viaje se

*«Consideraciones sobre la guerra con España», *Las obras de Francis Bacon* (Londres 1824-34);V. 229-285 en 282-283 R. Hakluyt, «Epístola dedicatoria» de *Las principales navegaciones, viajes y descubrimientos de la nación inglesa* (Londres, 1589).

desvió hacia el río de La Plata y río Paraná arriba. Al año siguiente, 1527, hubo conversaciones diplomáticas para comprar las concesiones españolas en las Molucas por parte de Enrique VIII, pero su padre, ya en 1502, había dejado claro que no reconocería las concesiones basadas simplemente en el descubrimiento sin una ocupación efectiva.[3] Sin embargo, en cuestiones prácticas de logística y política, durante la primera mitad del siglo, las actividades e intereses ingleses tendían hacia el Norte, con una única excepción realmente importante[4]. La incursión en las reservas portuguesas de Guinea y Brasil, utilizando las Canarias como avanzada, zona de comercio relativamente libre dentro del sistema español donde los mercaderes ingleses tenían derecho por el Tratado de Medina del Campo (1489).[5] La fricción angloportuguesa resultante no fue tan grande, ni a corto ni a largo plazo, como la oportunidad que proporcionaba la empresa de John Hawkins, económicamente bien concebida, aunque, desde una perspectiva política, desafortunada, pionera en el tráfico de esclavos desde el África Occidental hasta el Caribe; precursor, a largo plazo, del «comercio triangular» del siglo XVIII y, a corto plazo, motivo de enfrentamiento en San Juan de Ulúa, que quizá no fue un punto de inflexión tan amargo en las relaciones angloespañolas como se suele creer, pero sí muy importante en la carrera de Francis Drake.[6] Sin ese incidente, sin duda hubiera habido otros desafíos al monopolio español, pero el conflicto aseguró que Drake intervendría como agente especial en el proceso.

Los tempranos esfuerzos de Thorne y Barlow por conseguir el apoyo real para ir en busca de Catay por el Norte no tuvieron efecto: el manuscrito etiquetado *Geographia Barlow* estuvo en los archivos casi cuatrocientos años.[7] Sin embargo, el reajuste monetario en 1551 y la consiguiente caída de las exportaciones, y quizá también el simultáneo aislamiento de la Inglaterra protestante respecto de Habsburgo y Valois, hicieron que la Inglaterra de Eduardo VI fuera más receptiva a los proyectos de ultramar: había necesidad de buscar salidas alternativas para el capital mercantil. En 1548 el veterano Sebastián Cabot, que zarpó la primera vez desde Bristol alrededor de 1509 (¡si no lo hizo antes, con su padre, en 1497!), fue llamado de su puesto de piloto mayor a la Casa de Contratación, para convertirse en experto consejero del gobierno inglés; tres o cuatro años más tarde, lo encontramos discutiendo con el duque de Northumberland un intento de invadir Perú, quizás enviando cuatro mil hombres en pinazas por el Amazonas. Más acertadamente, Richard Eden y John Dee estaban iniciando un programa de educación geográfica. El primer fruto del nuevo interés fue la constitución (1552-53) de los Mercaderes Aventureros, para el descubrimiento y comercio hacia el Noreste, Norte y Noreste, con Cabot de gobernador vitalicio: en 1558 los viajes al mar Blanco promovidos por la Compañía de Moscovia habían abierto un nuevo mer-

cado en Rusia, importante para la muy deprimida industria textil, y el agente de la compañía, Anthony Jenkinson, había llegado a Bujara. No es de extrañar que a la vista de los trabajos y peligros que entrañaban los mares boreales, donde perecieron Hugh Willoughby y todos sus hombres, la compañía tendiera a descartar la remota perspectiva de abrir la vía ártica hacia Catay y el mar del Sur, decantándose por las expectativas, más razonables, de obtener beneficios abrigando a los rusos con las buenas lanas inglesas.

El pensamiento de los geógrafos ingleses pioneros era global, no de mapa plano: el uso de la «proyección de Mercator» (1569) como ayuda a la navegación, con todo lo que implica como imagen del mundo, tuvo que esperar a que Edward Wright la aplicara a su mapa de las «Azores» de 1599.[8] Era indudable que las rutas más cortas de Inglaterra a Catay y el mar del Sur iban por el Norte. También eran las que menos objeciones o problemas políticos implicaban; como decía un buen galés, John Dee, la corona Tudor tenía el derecho inalienable sobre la propiedad de aquellos países más allá de Islandia que habían sido colonizados por el rey Arturo.[9] Incluso en el viaje meridional de Cabot, el objetivo de Barlow había sido averiguar si había mar sin interrupción entre las Molucas y Terranova. «Sin interposición de tierra»; esa era la cuestión. En última instancia «sólo la experiencia podía decidir», como lo dijo Richard Willes, «tiene que ser *Peregrinationis historia*, es decir, relatos auténticos de expertos viajeros como los que escribió Ptolomeo, lo que en tales controversias de geografía debe sacarnos de duda». Había, sin embargo, muchos teóricos dispuestos a descartar los obstáculos del clima y la ignorancia: cualesquiera que fueran los riesgos y penas de la ruta ártica, la recompensa sería proporcionada, porque, ¿acaso el rey de Portugal no le había dado al emperador 350.000 coronas «para dejar el asunto sin atender» y no era eso mucho pagar por «simples fantasías»?[10]

Estos argumentos, como ejemplifica el famoso discurso de Humphrey Gilbert sobre el Paso del Noroeste, están maravillosamente mezclados con apelaciones a la autoridad, a la experiencia, y a la fisiografía no natural, aunque quienes abogaban por los pasos septentrionales tampoco se ponían de acuerdo sobre la disposición de las tierras y mares circumpolares;[11] pero a mediados de siglo ya había consenso sobre la existencia de dicho paso. Por el lado del Atlántico, había habido varias incursiones. Verrazano, desde un brazo de tierra baja había visto una gran extensión de agua que supuso era el mar del Sur; seguramente era la bahía de Chesapeake o el estrecho de Pamlico. Un año o dos después, en 1524-25, Estevão Gomes (un desertor de Magallanes) exploró minuciosamente toda la costa desde la bahía de Fundy hasta Florida, sin encontrar ningún paso, y si bien en 1535 Jacques Cartier había eliminado la promesa del golfo de San Lorenzo: en el

Pacífico, cualquier «estrecho dudoso» debía de estar muy al Norte.[12] Los daneses y los portugueses con seguridad estaban ya en las aguas entre Labrador y Groenlandia en la década de 1470; los Corte Real navegaron y desaparecieron de la zona en los primeros años del nuevo siglo y, alrededor de 1509, Sebastián Cabot muy probablemente penetró en el mismo portal de la bahía de Hudson, que él ubicaba entre los cuernos de Asia y América. Es posible que el misterioso nombre «Fretum Trium Fratrum» se refiera a los Corte Real o a los Cabot.[13]

El estrecho de los Tres Hermanos estaba en el extremo oriental de un paso que aparecía en el muy influyente globo de Gemma Frisius de 1537, cosmógrafo del emperador; se creía que se encontraban hacia los 61-64ºN, se alargaba hacia el sudoeste y luego, 200 leguas después, se ensanchaba para fundirse en el mar del Sur a una latitud mucho más baja que en su entrada atlántica. Se creía que esta boca oriental estaba bien fijada pero era de difícil acceso; por el lado del Pacífico todo era vaguedad, y se colocaba la entrada al paso, al estrecho de Anián, en cualquier lugar entre Cipango y Nueva España que le conviniera al cosmógrafo o proyector. En cierto sentido, por supuesto, Anián estaba realmente allí, porque existe un paso de agua entre Asia y América; pero el descubrimiento de este auténtico estrecho por Bering en 1728 no acabó con la presunta existencia de Anián. Se asoció con viajes míticos del auténtico piloto griego Juan de Fuca, del sórdido y enigmático Lorenzo Ferrer Maldonado, y del ficticio «almirante de México y Perú» Bartolomé de Fonte –estos dos últimos completos bulos–; pero la creencia de que existía un paso a través de América muy al sur del estrecho de Bering se mantuvo, a veces apasionadamente, hasta bien entrado el siglo XVIII, y la idea era un factor en los planes de las travesías de Byron, Cook (1776-78), La Pérouse, Vancouver y Malaspina. En España el fantasma de Anián no se enterró definitivamente hasta 1802.[14]

Lo que nos interesa más aquí es que, tanto si Anián se tuvo en cuenta como si no en los planes iniciales del viaje de Drake alrededor del mundo, el desarrollo de tal viaje tuvo como consecuencia el primer descubrimiento no ibérico en el mar del Sur, la única exploración no española de una costa pacífica antes de que los rusos llegaran al mar de Ojotsk en 1639.[15]

## El giro hacia el Sur y la ascensión de Drake

Hacia mediados de la década de 1570 convergieron dos elementos esenciales de esta empresa. Francis Drake se había establecido como hombre de mar de gran valía; y, aunque el más famoso de los viajes hacia el noroeste aún estaba por llegar,

este rumbo comenzaba a perder terreno. La opinión experta, que había empezando buscando caminos septentrionales hacia el mar del Sur, ahora paradójicamente daba la vuelta e indagaba un paso al Norte desde el Sur. Con el proyecto de Richard Grenville en 1573-74, se dio un giro completo: donde Barlow le había dicho a Enrique VIII que descubrir «este camino hacia el Norte… incumbe a Su Majestad», Grenville, dejando esa ruta a los franceses, le dice a Isabel que «el cuarto [camino] hacia el Sur lo deja la Providencia divina en manos de Inglaterra».[16]

El discurso de Gilbert parece haber sido la primera propuesta de un establecimiento inglés en el mar del Sur, «cerca de Sierra Nevada», es decir nuestra California, la Nueva Albión de Drake. A partir de la mentira universalmente aceptada del estrecho de los Tres Hermanos, y de los peligros del hielo en un acercamiento por el Este, parecía justo llegar a la conclusión de que sería más fácil de encontrar y negociar la entrada del Pacífico a, digamos, 44ºN, o incluso bajando hasta los trópicos; y Gilbert narra además una historia que le había relatado un caballero de Nueva España, según la cual antes de 1560 el propio Urdaneta habría navegado desde el mar del Sur a Alemania por el paso del Noroeste.[17] Con la llegada a Inglaterra, como más tarde en 1572, de los primeros informes de Mendaña sobre las Salomón[18] aparece un nuevo factor que puede haber inspirado, al menos en parte, el proyecto de Grenville y sus amigos de «descubrir, traficar y disfrutar... de toda y cualquier tierra… hacia el sur más allá del equinoccio», que no estuviera en posesión de ningún príncipe cristiano de Europa. Tales tierras, por debajo del polo antártico y a las que se llegaba por el estrecho de Magallanes, comprendían la gran *Terra Australis* de Mercator y Ortelius.

La antítesis entre estos dos planteamientos se agudiza por la versión posterior (*c.* 1575-76) del proyecto de Grenville, aparentemente hecho con referencia directa a Gilbert. Admitiendo que existe el paso del Noroeste, Grenville pregunta si es mejor buscarlo «navegando bajo el congelado círculo ártico, porque hasta allí arriba llegaba la tierra de América», o por el paso de Magallanes –un curso más largo, pero por mares conocidos con mejor clima, de modo que se podía ir a toda vela día y noche hasta acercarse al estrecho de Anián, y, además, pasando por regiones que probablemente serían más ricas, en todos los aspectos, que las tierras boreales (esto fue antes de que Frobisher volviera del Norte con su pirita de hierro). El paso de Magallanes podía inspeccionarse para descubrir puestos donde fortificar el estrecho «si surgía la necesidad»; de ese modo Inglaterra podía asegurarse los rumbos austral y boreal hacia el mar del Sur.[19] Ahora *Terra Australis* no es completamente ignorada, pero sí ha dejado de estar en el centro de atención. Un plan grandioso, tanto que seguramente sería demasiado para la austera Gloriana.

No obstante, el primer proyecto tuvo inicialmente una acogida favorable, aunque muy bien se podía haber dudado (y probablemente así fue) si Richard Grenville era el hombre que respetaría las fronteras más distantes de cualquier príncipe cristiano. Según la declaración de John Oxenham a sus captores españoles, el plan incluía un asentamiento en el río de La Plata (evidentemente un punto delicado) y luego el paso por el estrecho para «establecerse en cualquier lugar donde se pudiera encontrar un buen sitio para ello».[20] Se redactó una autorización para ese viaje, pero ese permiso provisional fue retirado por miedo a las consecuencias: si bien a principios de los setenta las relaciones angloespañolas se encontraban en un nadir (con la confiscación de la plata para las tropas de Alba, San Juan de Ulúa, y el complot de Ridolfi), en 1574 se había alcanzado un entendimiento con la Convención de Bristol, y ése fue «el escollo que hizo que se fuera a pique el proyecto de Grenville». Una expedición al mar del Sur español, con la permanente tentación de robar tesoros, sería una provocación que Isabel no podría permitirse por el momento.[21] Pero en el ambiente se respiraban las aventuras en el mar del Sur y el plan de Grenville dio paso a la actuación de Drake. Ya las repercusiones del juego sucio de los españoles en San Juan de Ulúa habían llevado a los ingleses, armados, a través del istmo hasta el mar del Sur. John Oxenham visitó brevemente sus aguas, Francis Drake, por el momento, llegó sólo hasta un extremo del Darién, desde donde obtuvo una vista distante del océano, un atisbo que le llevó a hacer un viaje más largo que el de Magallanes.

El héroe del océano español, protagonista del teatro romántico de la ficción adolescente de Kingsley y de los no menos impresionistas ensayos de Froude,[22] nació a principios de la década de 1540, en una familia de Devonshire devotamente protestante, forzada por la revuelta católica de 1549 a huir al más amistoso Kent, que cuatro años después se convertiría en el epicentro de la rebelión de Wyatt contra el matrimonio de la reina María con Felipe de España.[23] El chico creció en una atmósfera mezcla de la prédica protestante de los evangelios y de la actividad marítima en el estuario de Medway. Gracias a una relación familiar con John Hawkins, se colocó con John Lovell, quien, en 1566, condujo a cuatro de los buques de Hawkins a la ruta habitual que iba a Guinea a por esclavos (que solían sacar de los barcos portugueses) y cruzaba hasta las Indias, donde esos y otros bienes se enajenaban en flagrante incumplimiento de la ley española. A menudo, se hacía una insinuación de fuerza, justo la necesaria para darles a los colonialistas españoles, tan necesitados de mano de obra, una excusa para «someterse» a los intercambios:

> El general desembarcaba con cien hombres y la gente de la ciudad llegaba con un capitán; y con su beneplácito se disparaba y se quemaba una vieja casa, y hacían negocios…[24]

En ese comercio no había muchos escrúpulos en ninguno de los bandos, y en uno de los pequeños puertos de Tierra Firme el gobernador se negó a pagar noventa negros que ya habían desembarcado; veinticinco años después Drake, todavía se acordaba de «los agravios sufridos en río Hacha», que fueron el principio de su guerra personal con el rey Felipe y sus oficiales.[25]

En octubre de 1567, Drake zarpó en el «tercer problemático viaje» de Hawkins, y fue enviado por delante en el *Judith*, un barco de 50 toneladas, hacia río de la Hacha. Al llegar le dispararon y él devolvió los disparos y bloqueó el puerto hasta que llegó Hawkins con fuerzas superiores; tras algo de violencia, se empezó a negociar amistosamente. Entonces comenzaron los problemas: Hawkins se vio forzado por una tormenta a entrar en San Juan de Ulúa, el puerto de Veracruz, para hacer reparaciones; nadie se opuso a su entrada porque los tomaron por la flota esperada. Y cuando unos días más tarde, llegó ésta con el virrey Don Martín Enríquez, Hawkins controlaba la boca del puerto con una batería y pudo poner condiciones antes de permitirle la entrada. Sin embargo, una vez dentro, Enríquez, de forma traicionera y desleal, preparó subrepticiamente el ataque.[26] Tras un duro combate sólo dos de los cinco barcos ingleses consiguieron escapar –el *Minion* con el propio Hawkins, y el *Judith*–. Drake llegó a Inglaterra en enero de 1569, unos días antes que Hawkins, que tuvo una travesía de pesadilla con el *Minion* abarrotado de gente y escaso de provisiones, pese a que la mitad de la tripulación había desembarcado en Nueva España voluntariamente a probar fortuna. Y qué mala fortuna. Hawkins escribió que el *Judith* los «abandonó en su gran miseria», y no se le puede culpar por tomarse mal la aparente deserción de un joven pariente a quien él había ayudado; pero Drake puede muy bien haber pensado que su primer deber era llevar su frágil navío a buen puerto. No fue un brillante inicio de su mando, pero el alejamiento de Hawkins no parece haber durado mucho.

Durante un tiempo Drake regresó al anonimato del que había empezado a salir. En 1570, sin embargo, hizo el primero de los tres famosos viajes anuales al Caribe, probablemente financiado en gran parte por Hawkins, que lo llevaron al portal del Pacífico. Poco se sabe del primero; en el segundo remontó el río Chagres hasta Cruces, y en el extremo oriental del Istmo marcó una cueva bien escondida como base para su viaje del año siguiente.[27] Estas incursiones eran pura piratería –si Drake tenía alguna autorización, sería en todo caso de los hugonotes, de poco valor frente a los católicos no franceses–.

El objetivo del tercer viaje fue mucho más que atacar de improviso a los mercaderes costeros y asaltar ciudades litorales indefensas; Drake había decidido capturar el mismísimo tesoro peruano, en un ataque sorpresa con dos pequeños bar-

cos (de 70 y 20 toneladas) y setenta y tres hombres. Ahora conocían bien la costa desde el Chagres hasta cabo Tiburón, en la actual frontera entre Panamá y Colombia; pero, curiosamente, parece que sólo tenía información parcial sobre el tráfico estacional a través del istmo. Este únicamente tenía actividad cuando atracaban los galeones, durante los primeros cuatro o cinco meses del año; durante el resto del tiempo, la plata de Perú se apilaba en la ciudad de Panamá, pero, como es natural, no era transportada a las vulnerables costas septentrionales hasta que llegaban los barcos. Dado que Drake salió de Plymouth el 24 de mayo de 1572, no llegaría a tiempo para interceptar el tesoro de aquel año para la flota sevillana. Pero, desde un punto de vista más general, era un buen momento para asestar un verdadero golpe al «tesoro del buen Felipe», porque en enero el embajador español había sido expulsado por participar en el complot de Ridolfi contra la corona y la vida de la reina Isabel. Un dañino contragolpe no oficial dudosamente se vería con malos ojos.

La magnífica aventura del asalto al Istmo aquí no puede ser más que esbozada. Aunque descubrió que su oculto Puerto Faisán ya no era un secreto para nadie, Drake reunió allí sus tres pinazas prefabricadas y, a finales de julio, las llevó a Nombre de Dios al salir la Luna. La entrada fue arrolladora, pero la sorpresa perdió ímpetu y cuando el mismo Drake se desmayó por una herida, los setenta y pico asaltantes se retiraron a sus embarcaciones en cierto desorden.[28] El primer intento no triunfó, pero tampoco fue un fiasco; y por los cimarrones con los que entró en contacto, supo que no tenía sentido volver a intentarlo hasta que no hubiera plata de nuevo en el camino, dentro de unos cinco meses. Aparte de un brote de fiebre amarilla, este intervalo se ocupó con incursiones y amagos, desbaratando el cabotaje que realizaban las decenas de pequeñas «fragatas» de la costa, y planeando el próximo ataque con los cimarrones, que demostraron ser admirables aliados, inteligentes, hechos para la selva, físicamente resistentes, valientes y leales.

Los galeones llegaron en enero de 1573, y de inmediato Drake, junto con John Oxenham y otros dieciséis hombres, acompañados por treinta cimarrones, preparó una emboscada a una recua cerca de Casa de Cruces. Por el camino los guías le enseñaron a Drake un puesto de observación sobre un alto árbol desde donde, viendo el Caribe y el mar del Sur, imploró a «Dios todopoderoso que en su bondad le diera vida y licencia para navegar alguna vez en un barco inglés sobre aquel mar»; a lo que Oxenham «protestó… que él le seguiría… por la gracia de Dios». La oración fue oída, pero fue Oxenham quien iba delante, para su propia destrucción.

La emboscada estaba dispuesta, pero un tal Robert Pike «que había bebido demasiada *Aqua vitae* sin agua… se levantó sin avisar», y aunque «el *Symeron* (con más conocimiento) tiró de él y se le tumbó encima», se había dado la alarma. El

botín del pueblecito de Cruces era escaso consuelo por haber sido «despojados de nuestra dorada recua»; hasta aquel momento, el viaje sólo había tenido un éxito modesto y la compañía había menguado hasta treinta y pico hombres. Entonces dieron con un grupo de hugonotes a las órdenes del cartógrafo Guillaume Le Testu (Tetu), quienes les dieron noticia de la masacre de San Bartolomé y ofrecieron su alianza: Drake no se fiaba, pero no tenía otra elección que aceptar, ya que los franceses eran más del doble.[29] Prepararon una nueva emboscada en Nombre de Dios, esta vez con éxito, a pesar de la muerte de Le Testu. Del inmenso cargamento de plata, poco se pudo transportar, pero se llevaron oro por valor de entre 80.000 y 100.000 pesos. Tras las decepciones de Nombre de Dios y Cruces, «nuestro viaje estaba hecho».

Hubo una última aventura a la desesperada, un viaje en balsa para recuperar los botes arrastrados por una tormenta; luego una emotiva despedida de los cimarrones, cuyo cabecilla Pedro fue obsequiado con la cimitarra dorada, que había pertenecido a Enrique II de Francia, y que Le Testu había regalado a Drake. El 9 de agosto de 1575, un domingo, Drake llegó a Plymouth, «a la hora del sermón… casi nadie se quedó con el predicador. Todos se apresuraban para ver la prueba del amor y las bendiciones de Dios hacia nuestra graciosa reina y nuestro país…». Más importante era que Drake había expuesto la debilidad de los españoles, y no sólo ante los propios españoles, y fue quien inició una larga serie de asaltos contra el nodo del istmo, la «puerta de los mares, la llave del universo»,[30] por parte de Oxenham, Parker, Morgan y posteriores bucaneros, Paterson, Pointis y Vernon.

## Interludio: Oxenham en el mar del Sur

Una vez más, como cualquier héroe de novela por entregas, Drake se retiró, para preparar un regreso aún más glorioso. Las negociaciones para la Convención de Bristol estaban de lo más animadas (si se puede decir eso de cualquier trato entre los incomparables aplazadores Isabel y Felipe), y la notoriedad de un corsario hubiera sido de lo más inconveniente. Drake se desplazó a las guerras irlandesas, dejando a cargo del que fue su compañero en aquella punta del Darién la ahora tradicional piratería en el océano. La penetración de Oxenham a través del istmo «aunque histórica» no fue «la campaña de Gallipoli del siglo XVI», como J. A. Williamson la llamó una vez –las líneas de comunicación eran demasiado tenues para que Panamá se pudiera conservar, si Oxenham la hubiera tomado–, pero tuvo el interés de ser la primera empresa europea no ibérica en las aguas del mar del Sur.[31]

Oxenham zarpó de Plymouth en abril de 1576, con dos pequeños buques y sólo setenta y cinco hombres. Tras los habituales saqueos entre Veragua y Acla,

encontró a los cimarrones y su ciudad de Ronconcholón –un lugar de tamaño considerable, con doscientas diecisiete casas, cuatro o cinco veces más grande que Cruces–. Mientras, el presidente de la Audiencia de Panamá, Gabriel de Loarte, había enviado una pequeña fuerza desde Nombre de Dios, que encontró los barcos escondidos de Oxenham y tomó la mayoría de sus cañones y municiones, junto con las mercancías que llevaba para dar verosimilitud a su tapadera de inocente comercio con los cimarrones; pero los ingleses rescataron suficiente hierro y cordajes para construir un nuevo barco. Con la ayuda de los cimarrones, de los que ahora dependía, Oxenham llevó estos materiales a través del istmo y construyó una embarcación de 45 toneladas, y en febrero de 1577 saqueó el archipiélago de las islas Perla.

Aquí incurrieron en abundante sacrilegio gratuito: John Butler, el piloto e intérprete, abrió un libro de lecciones infantiles, y «cuando llegó al mandamiento de «no robarás», se rió con una sonora carcajada…».[32] Se profirieron fanfarronadas sobre volver con dos mil hombres «para hacerse amo de todo ese reino» y, en general, se comportaron de forma muy insensata. Oxenham capturó un barco de Guayaquil –la primera presa europea jamás capturada en el Pacífico– con 38.000 pesos de oro, cifra que pronto se inflaría hasta 100.000;[33] pero, a estas alturas, toda Tierra Firme se soliviantó. Loarte había movilizado a quinientos hombres en Panamá y envió a doscientos en busca de los saqueadores; solicitó ayuda a Perú, gastó dinero «en anticipación de sanción» (por usar una frase clásica del Raj británico), y, en general, demostró una energía poco burocrática. Oxenham se retiró a Vallano, el país indio, y podría haberse librado (por el momento) si no fuera por un descuido: los españoles que lo perseguían estaban desorientados hasta que dieron con rastros de restos de comida –en una versión, plumas de pollo flotando sobre el agua de una ensenada–. Algunos ingleses fueron asesinados, otros capturados; los españoles llegaron a Ronconcholón y lo quemaron, lo cual, como habían previsto, provocó conflictos entre los aliados.

En Perú, Francisco de Toledo no podía ignorar la llamada de Loarte y envió refuerzos de Trujillo y Manta. Loarte intentó detenerlos porque pensaba que tenía controlada la situación y no deseaba compartir los méritos; pero no era fácil que un oficial de Toledo desistiera a instancias de un funcionario, por muy eminente que fuera. Tras fatigosas y confusas «campañas» realizadas por algunos hombres en las selváticas colinas de Darién, todos los ingleses fueron rodeados con excepción de unos pocos: el relato de Oxenham de su propia captura es uno de los episodios más vívidos de la historia de océano español.[34] A trece los colgaron en Panamá, pero Oxenham, Butler y un tal «Xerores» o «Xervel» fueron enviados a Lima para que los examinara la Inquisición: estaban allí cuando Drake llegó a El Callao, y por fin fueron colgados en 1580, un amargo pago por el sacrilegio de las islas Perla. El reducido grupo que escapó a la red española logró hacerse con un pequeño navío

y desapareció; se desconoce cómo acabaron. En cuanto a los cimarrones, muchos pactaron, se les concedió la libertad y se instalaron con cierra autonomía; otros seguían recalcitrantes y todavía en 1580 esperaban que regresara Oxenham mostrando la señal convenida, una bandera negra.[35]

El saqueo de Oxenham fue un episodio desastroso, pero tuvo una amplia significación, incluso si su resultado inmediato fue sólo hacer que los españoles trataran de forma más eficaz que antes a los cimarrones. Para algunos ingleses lo del mar del Sur consistía sencillamente en atravesar el istmo y construir un barco. «Pero ese método de pillar y huir, propio de piratas, no era útil para construir un imperio con seriedad».[36] En sus declaraciones de Lima, Oxenham habló libremente del proyecto desechado de Grenville; Butler se burló de la idea de que un pobre hombre como Drake pudiera organizar una expedición a través del estrecho. Oxenham pensaba que podía y lo haría si tuviera licencia real –pero eso era imposible mientras Isabel fuera reina–. El efecto directo de las actividades de Drake, Oxenham y otros corsarios de la década de 1570 quizá fue el de concentrar la atención de los españoles en el Caribe, de modo que, cuando Drake llegó al mar del Sur, con más fuerzas que los botes de Oxenham, sus costas estaban desprovistas de defensas. «Los colonos [de Chile y Perú], cuando veían una vela acercarse, no tenían miedo, ni se les ocurría pensar que pudieran no ser amigos.»[37]

## El problema del plan de Drake

La ingente literatura que se ha producido en torno al segundo circunnavegante parece proporcional al botín que éste trajo de regreso; alguna parece una mala película de Hollywood, pero hay un relato contemporáneo –Cooke, en el juicio de Thomas Doughty– que nos proporciona auténticas y tensas escenas del juicio.[38] En la controvertida cuestión de los motivos y objetivos de Drake, la tendencia es aceptar la bien argumentada tesis de K. R. Andrews, pero quizá sea prematuro considerar que hay consenso;[39] y probablemente siempre habrá puntos oscuros sobre el asunto Doughty, los movimientos de Drake en las aguas magallánicas, su llegada a California y su «Isla de los Ladrones».

Respecto a sus objetivos, también sería buena idea recordar el comentario de Williamson de que Drake combinó «todos los objetivos y motivos» de la década de 1570 –quizá no en la planificación, pero sí en la ejecución–;[40] indudablemente, hubo un elemento de «on s'engage, et puis on voit». Precisamente porque la cuestión del plan tiene tantas vertientes –política, exploratoria, económica, psicológica–, transciende cuestiones como la del cabo de Hornos o la Placa de Latón, y sigue siendo el centro de cualquier discusión sobre la creciente resistencia frente al

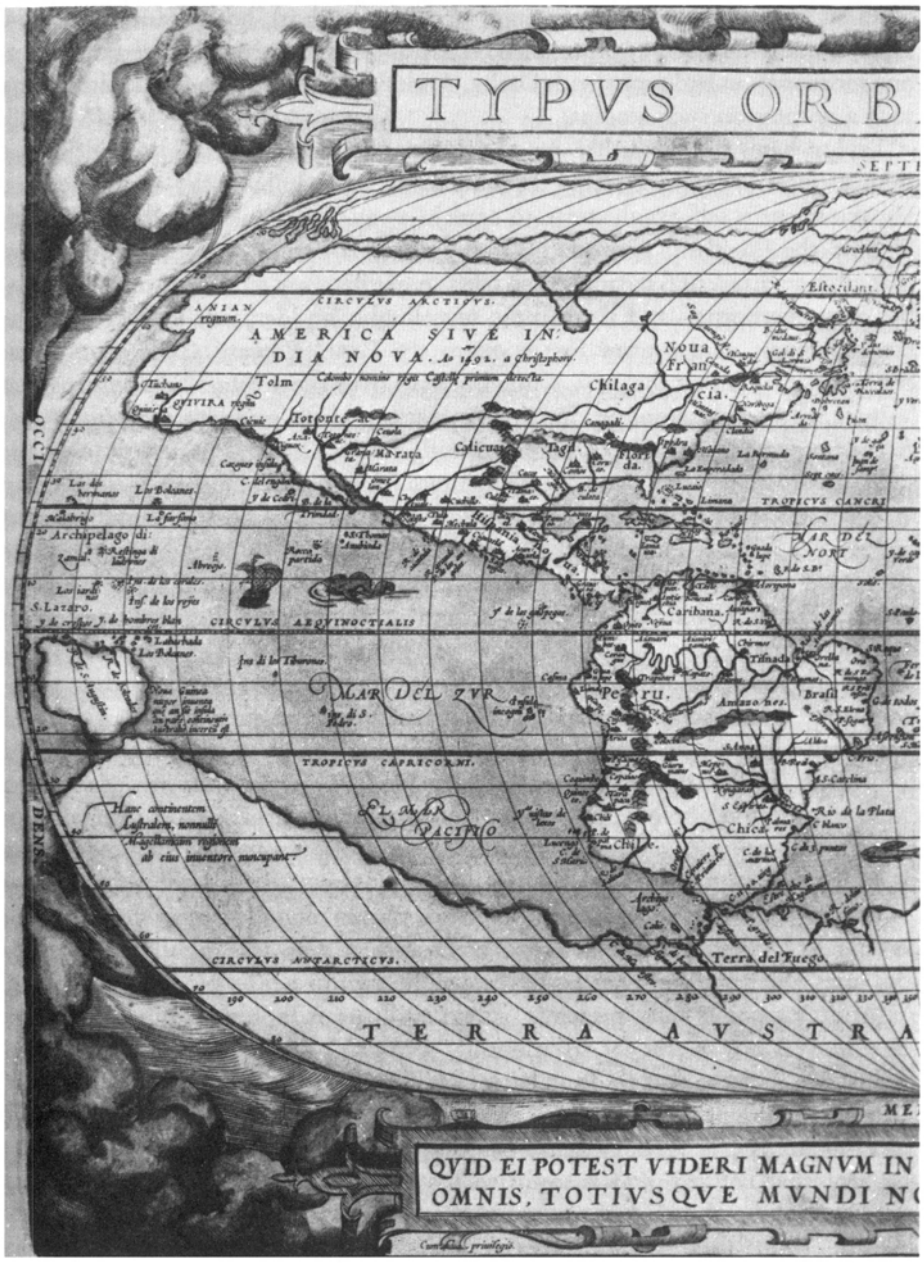



*Lámina XVI.* EL PACÍFICO DE DRAKE: ORTELIUS 1570. La visión generalmente aceptada a finales del siglo XVI. Nótese la extensión de Nueva Guinea-*Terra Australis*-Tierra del Fuego, el paso desde Anián a Groenlandia, y la protuberancia chilena. De *Typis Orbis Terrarum* (Amberes, 1570). BNA.

dominio Habsburgo; aunque el viaje en sí, en sus efectos políticos inmediatos (no en sus resultados económicos a largo plazo), no fuera más que una incursión, Corbett nos lo anuncia con un significativo epígrafe: «Drake y la partida de guerra». Zelia Nuttall siguió esta línea de pensamiento hasta el extremo, sugiriendo que «la actual ocupación del continente norteamericano por la raza anglosajona es, al fin y al cabo, una realización de lo que se puede llamar el sueño de Drake»; pero las pruebas que cita a veces están mal interpretadas y, en cualquier caso, no pueden llevar el peso del plan de colonización que ella deduce.[41] H. R. Wagner contradice esta entusiasta visión, al considerar la expedición como una aventura comercial hacia las Molucas, y quizá China, desviada por Drake para saquear Perú. Su exhaustivo estudio podría haber dejado el asunto zanjado durante décadas, de no ser por Eva Taylor que, sólo tres o cuatros años después, refutó rotundamente su previsión de que no era probable «que se encontrara ningún otro documento de verdadero valor» presentando un borrador del plan para el viaje.[42]

Los puntos importantes del borrador (que contiene algunas conjeturas) son que Drake tiene que entrar en el mar del Sur por el estrecho de Magallanes y luego navegar hacia el Norte hasta los 30º «a lo largo de dicha costa», donde habría países que no estuvieran sometidos a ningún príncipe cristiano, pero que ofrecieran grandes esperanzas de productos rentables; y, tras llegar hasta los 30º o hasta donde crea conveniente, volver por el mismo camino. Y, como en el primer proyecto de Grenville, nada se decía de Anián, nada de las Molucas. Las preguntas inmediatas son: ¿cuál es «la dicha costa» y cuál es «la otra costa» asociada con ella? Andrews dice que se trata de la costa oeste y este de Suramérica respectivamente. Para Taylor, y con ella Williamson, la última simplemente sugiere un reconocimiento anterior, pero «dicha costa» es *Terra Australis* tal como aparece en los mapas de Ortelius/Mercator (Lámina XVI), en la dirección desde Tierra del Fuego hacia las islas de las Especias, término del viaje previsto: «Es evidente que su objetivo no era la costa americana, que ya estaba sometida a los españoles» hasta Valdivia (39º46'S), fundada en 1552. Hasta aquí Taylor; pero, en lo que respecta a la cuestión de las Molucas –que es prominente en esta tesis–, Wagner se apoya en las declaraciones de Francis Fletcher, capellán de la expedición: un hombre con el don de la escritura, a menudo buen observador (incluso da un inventario del «mobiliario» de una cabaña de Tierra del Fuego), pero pedante y a veces atolondrado; un personaje shakesperiano menor, cómico pero desagradable, que además se llevaba mal con Drake. Andrews tiene razón en no dar crédito a este testigo en este asunto.

Taylor se basa en el testimonio aparentemente más respetable de John Winter, que, como segundo de Drake, hubo de conocer el verdadero objetivo. Su declaración es autoexculpatoria, para explicar lo que parece una deserción con su barco

el *Elizabeth*; no da ninguna indicación de que se dieran cita, pero dice que, tras una accidental separación, trató de que su tripulación navegara hacia las Molucas, pero no pudo y, entonces –dice muy reveladoramente–, «perdió toda esperanza de que soplaran los vientos favorables para ir a Perú». Edward Cliffe, uno de su compañía, niega que la tripulación quisiera abandonar el viaje, pero confirma que Winter «alegó, que esperó desesperando a tener vientos que le sirvieran para volverse hacia Perú». Según John Cooke, Doughty le pidió a Drake «os ruego me llevéis con vos al Perú», y el mismo Fletcher (o *The World Encompassed*, que se basa en sus notas) indica que tras la separación navegaron «bordeando la costa en partes de Perú… para que alcanzáramos… la altura de 30 grados, siendo el lugar señalado para reagrupar el resto de nuestra flota».[43] Frente a todo este énfasis sobre Perú, no hay nada en la declaración de Winter que indique que el objetivo original eran las Molucas.

La insistencia de Taylor en que «dicha costa» era la de *Terra Australis* parece extraña, aparte del hecho de que en los mapas de la época esta supuesta costa no iba en dirección norte, sino inicialmente sur, luego oeste, girando después hacia el noroeste. En cuanto a Anián, Taylor piensa que, bajo la influencia de John Dee, se añadió como posible objetivo antes de zarpar. Saca muchas conclusiones de un pasaje de uno de los manuscritos de Dee (mediados de mayo de 1577) que habla de una gran expedición que se ha de llevar a cabo «al presente» (de inmediato) por un súbdito británico que, «se[creta]mente», se ha propuesto esta hazaña por Dios, la reina y la patria; cree que se refiere a Drake, porque se sabía perfectamente que el objetivo de Frobisher, que tenía que zarpar en una semana o dos después del escrito de Dee, era el paso del Noroeste. Como señala Andrews, «al presente» podía muy bien significar Frobisher, pero no Drake, que no iba a zarpar hasta al cabo de seis meses; «secretamente» podía sugerir Drake, pero no Frobisher, –«pero las cinco letras de en medio son conjeturales. Cabe efectivamente la duda sobre la inferencia de Taylor».[44] Cabe, porque, ¿qué pasa si leemos «se[gura]mente» en su uso antiguo, de «con seguridad, ciertamente»? Pues que se ajusta muy bien al contexto de Frobisher, y suena perfectamente isabelino. El hecho de que Drake sí se dirigiera hacia Anián y fuera a las Molucas se explica por el curso de los acontecimientos: no tenía otro sitio a donde ir. Las aguas magallánicas eran muy peligrosas y, cuando «se hizo el viaje», todo indicaba que los españoles intentarían interceptarlos en el estrecho, sólo doce grados al sur de Valdivia, cuya existencia Drake ya conocía.

Pero si el objetivo no era *Terra Australis*, ni las Molucas ni Anián, ¿cuál era entonces? En opinión de Andrews, realmente el viaje era para explorar las oportunidades comerciales (saqueos incluidos) de Suramérica más allá de los límites españoles: un reconocimiento comercial puede, pero no un viaje comercial, porque no llevaban cartas para príncipes extranjeros –que serían imprescindibles para las

Molucas– y, apenas, bienes para intercambiar. No hay que tomarse demasiado en serio los preámbulos piadosos sobre lugares que no estuvieran bajo la obediencia a ningún príncipe cristiano; aunque Andrews diga que los ingleses podían muy bien pensar que la costa estaría sin ocupar por los españoles por debajo de los 30ºS, hay que convenir con Williamson que tal ignorancia sería notable, porque Santiago, que está a 33º30', se había fundado treinta años antes y el mapa de Ortelius de 1564 muestra varias ciudades entre los 30 y 35º, incluyendo «[Val]paraíso». De todos modos, el borrador se cuida de permitirle a Drake la opción de volver antes de los 30º; muy posiblemente, esta cláusula constaba para facilitar el mentís real, si fuera necesario. Sin embargo, incluso con esta salvaguarda, los promotores tienen que haber sabido que a Felipe de España una exploración del río de La Plata a Chile le hubiera parecido una provocación gratuita. De ahí las tapaderas: corrió un rumor, seguramente filtrado, de que «Drake el Pirata» iba a Escocia a secuestrar al pequeño Jacobo VI; el destino oficial era Alejandría, a por pasas,[45] una mercadería por la que el capitán Drake hasta entonces no había mostrado mucho interés. No es fácil que este cuento engañara a la dotación del buque, aunque luego a muchos les viniera bien decir que sí.

Wagner y Taylor consideran que el proyecto era una aventura esencialmente pacífica, pero esto es difícil de casar con que el cabecilla fuera Drake (en esta fase de su carrera) y John Hawkins su principal apoyo. Los otros eran Leicester, Walsingham, Hatton, el maestro de artillería de la armada Sir William Winter y su hermano George; el propio Drake suscribió 1.000 libras. El borrador dice que había que dar a «conocer la verdad del viaje» a la reina y solicitarle que contribuyera con un buque real; no lo hizo, pero muy probablemente sí invirtió en la empresa. Sea como fuere no es muy creíble que Drake estuviera de manera formal al servicio de la reina. Aunque constantemente quiso dar esa impresión, nunca hubo evidencia de ningún documento fiable, ni cuando se le pidió directamente a Doughty en el juicio por su vida, ni siquiera para acallar la «apelación de asesinato» contra Drake que presentó el hermano de Doughty.[46] Que el plan existiera en papel antes de que la reina fuera informada del verdadero objeto dice mucho contra la alegación de Drake de que Isabel de Inglaterra lo había exhortado directa y espontáneamente a tomar represalias contra España; una historia tan improbable, producida con espléndido arrojo durante una crisis en el trayecto.[47] Francis Drake era un gran hombre: también era un gran estafador, o para quien lo prefiera, un maestro de la guerra psicológica.

En la versión pacífica, haría falta explicar que una misión «comercial» sólo a un mercader identificado y unos pocos regalos, sin elementos mercantiles entre sus seguidores, todos ellos «asociados con empresas marítimas de tipo predatorio, y

todos, con excepción de la reina, partidarios de una vigorosa política antiespañola».[48] Es significativo que lo que en última instancia parece haberle costado la cabeza a Doughty fue admitir que había revelado el verdadero «complot del viaje» a Burghley, quien, aunque no fuera el pacifista que muchas veces se dice, no aprobaba el saqueo hasta el punto de rechazar la parte que le brindaban del botín de Drake. Como reconocimiento para futuras operaciones, y, quizá, para obtener ventajas políticas por el contacto con los indios más allá de los límites españoles (concepto que ciertamente atraía a Drake),[49] el plan tiene sentido. Pero seguramente para los patrocinadores de la corte un reconocimiento que no cubría gastos no tenía tanto sentido; ¿y quién mejor para pagarlo que quien había capturado la recua del tesoro de Nombre de Dios?

## Puerto de San Julián: un nuevo paralelismo plutarquiano

La flota con la que Drake salió de Plymouth a finales de 1577 estaba compuesta por el *Pelican* de más de 100 toneladas; el *Elizabeth*, de 80, con John Winter al mando; el *Marigold*, de 30, un barco almacén y un bote, que para un comercio pacífico no hacía ninguna falta.[50] La dotación de al menos ciento sesenta hombres también suponía una relación hombre/tonelada mucho más alta de lo habitual para los viajes de comercio, «pero normal para un crucero de saqueo de larga distancia».[51] Diez eran nobles aventureros, ninguno de ellos, pese a los temores españoles, sacaría mucho provecho de su viaje como cadete para convertirse en un líder naval. El más notable de ellos era Thomas Doughty, tributario de Hatton, con unos antecedentes más bien turbios en el pasado y una posición todavía más turbia en esa época. Como a Juan de Cartagena, algunos estudiosos lo consideran sospechoso de ser espía (de España) o agente secreto (de Burghley),[52] y resulta patente que se tenía a sí mismo por el igual de su capitán, o su superior. «Socialmente», era superior a Drake y, aunque parece no haber tenido un cargo definido en la tripulación, su alta posición social le permitiría, según las normas isabelinas, tener una voz importante en la dirección de la empresa. El gobierno por comité no era el estilo de Drake, y, a pesar de que Doughty no era hombre de España y, seguramente, tampoco de Burghley en ningún sentido malicioso, seguro que sí era muy suyo y eso era suficiente para inflamar los resentimientos latentes entre nobles y marineros corrientes.

La historia alejandrina explotó pronto, ya que la flota navegó hacia las costas de Marruecos y robó las provisiones de los barcos de cabotaje y de pesca españoles.[53] A finales de enero de 1578, cuando estaban a poca distancia de

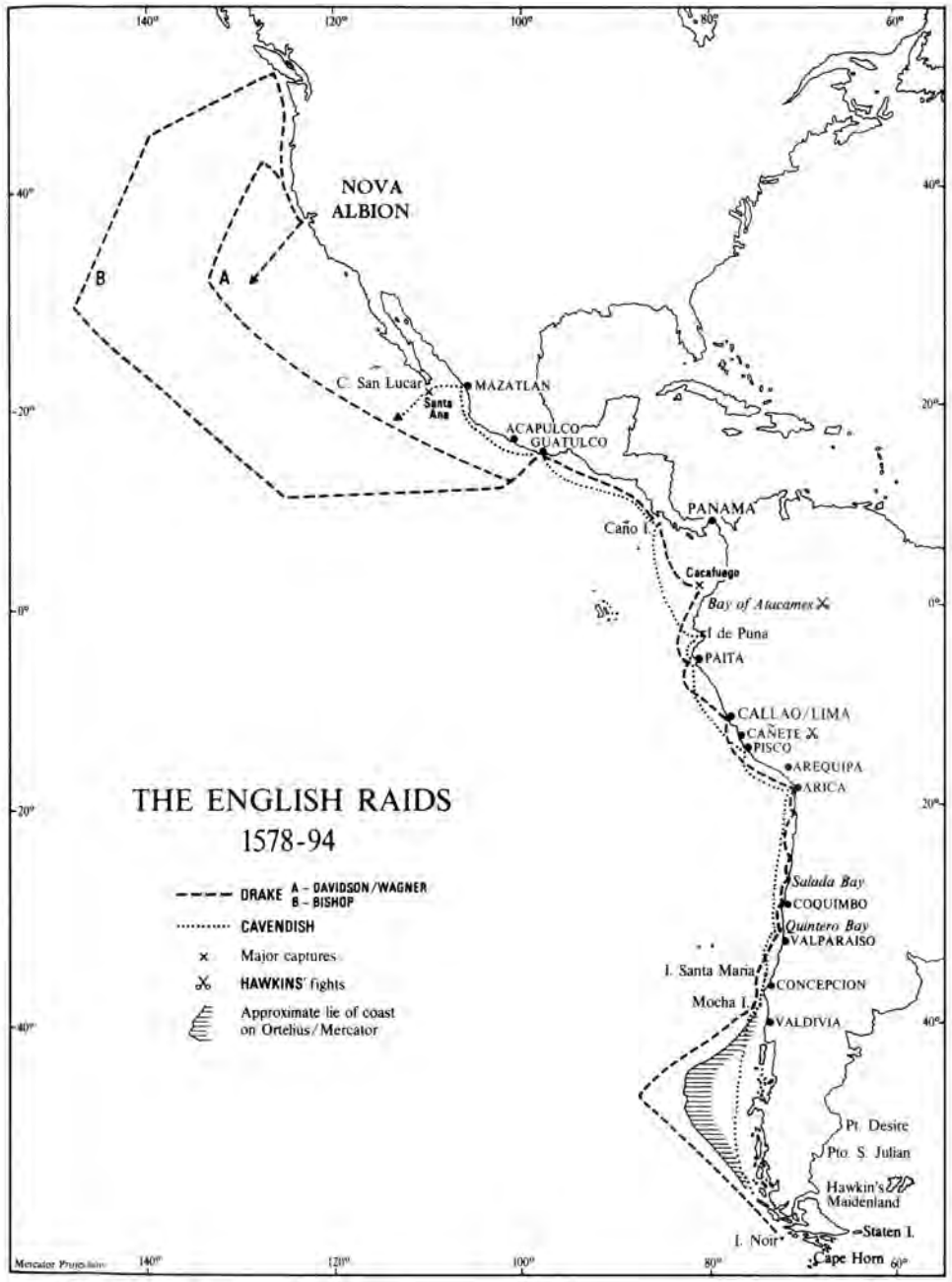



*Figura 20.* LAS INCURSIONES INGLESAS, 1578-94

Santiago en las islas de cabo Verde, asaltaron y se quedaron con un barco portugués cargado de vinos, tejidos y otras mercancías de Brasil. Esto fue significativo en varios aspectos. Primero, era pura piratería: no era cuestión de represalias; las islas habían sido portuguesas durante más de un siglo y, apenas dos años antes, Isabel había firmado un tratado para atajar las incursiones inglesas por esas partes.[54] Segundo: Drake dejó ir al resto de la compañía, pero se quedó con Nuño da Silva, piloto muy experimentado en las costas brasileñas. Por último, aquí fue donde empezaron las fricciones serias, con acusaciones y contraacusaciones entre Doughty y Thomas, el hermano de Drake, por hurtos del botín.

Mientras los barcos avanzaban lentamente cruzando las calmas ecuatoriales, la fricción se convirtió en animadversión: había pequeñas riñas, bromas groseras, discursos arrogantes o irónicos; los marineros y los señores se esquivaban ostensiblemente, y los intentos de Drake de remediarlo cambiando los mandos no tuvieron éxito. A principios de abril, vieron tierra en algún lugar del actual *Rio Grande do Sul*; las siguientes diez semanas las pasaron de reconocimiento casi hasta el estrecho. Tras las calmas y los calores ecuatoriales, ahora tenían que soportar tormentas, niebla y frío, y las tensiones empeoraron: según Cooke, Drake llamó a Doughty, «conjurador y brujo, y siempre que hacía mal tiempo, él… decía que salía del baúl de Tom Doughty, y lo atestiguaba con grandes juramentos». No hallaron ningún lugar adecuado para pasar el invierno y la pequeña flota tuvo que poner rumbo al Norte para entrar en el Puerto de San Julián de Magallanes el 20 de junio. El mal augurio del lugar –encontraron la horca de Magallanes «con huesos de hombre debajo»– pronto se cumplió. Hasta entonces, los contactos con los patagones, pese a la falta de entendimiento mutuo, habían sido amistosos por ambas partes; ahora, una pequeña partida costera era atacada y dos hombres morían por herida de flecha. «Finalizada esta sangrienta tragedia, siguió otra más dolorosa… más dolorosa, porque empezó, se desarrolló y terminó entre nosotros».

La narración «autorizada» (como dice Wagner, «la menos de fiar») traza paralelismos plutarquianos entre Magallanes y Drake, Cartagena y Doughty –pero amañan las notas de Fletcher hasta el punto de omitir el nombre de Doughty; la versión del «famoso viaje» en Hakluyt menciona el nombre de Doughty pero llega a ser incluso más falsa–. El relato de Cooke es una apasionada defensa de Doughty frente a la acusación de Drake por homicidio, (también es una de las prosas isabelinas más vívidas e inmediatas, una obra maestra y sin artificio del reportaje). Ahora es imposible dilucidar la verdad en una maraña de acusaciones que van desde la calumnia hasta la alta traición; no parece que haya habido ninguna cuestión de verdaderos principios, como una repulsa de Doughty ante el pillaje. A través de la

confusión, podemos al menos ver que Doughty estaba a la cabeza de una fuerte y peligrosa tendencia hacia la insubordinación entre los nobles aventureros, y que, desde el punto de vista de Drake, esto ponía todo el viaje en peligro y, de paso, si no la vida, sí toda la carrera de Francis Drake.

Algunos de los que integraban el abultado jurado estaban claramente incómodos, y Drake forzó una decisión con prepotencia: fue un tribunal irregular y arbitrario, el procedimiento lleno de desafíos, repentinos cambios de humor, admisiones catastróficas. Llegado el momento, según Cooke (quien, a pesar de su parcialidad, cuenta una historia más probable que la falsa y mojigata versión oficial), el jurado, sometido a presión, emitió un veredicto de culpable y Drake se comprometió a hacer cumplir la sentencia. Hizo un apelación poco convincente de indulto, pero decidió (y, desde un punto de vista realista, seguro que con acierto) que después de lo que había pasado, sería demasiado peligroso mantener a Doughty prisionero, para que fuera un foco de animosidad continua. Para él, su problema era el mismo al que se había enfrentado Magallanes en ese mismo puerto, y la solución tenía que ser la misma que para Magallanes: a muertos y a idos no hay amigos. Sólo el modo difería, no el fin. Es un feo episodio, aligerado sólo por el genio isabelino para los grandes gestos: una vez echada la suerte, Drake y Doughty comulgaron juntos, cenaron a la misma mesa, y se separaron de la manera más elevada de la época «bebiendo a la salud del otro, como si sólo se hubiera tratado de un viaje».[55]

Los problemas no acabaron allí. Drake había reafirmado su autoridad, pero seguían habiendo suficientes murmuraciones como para dar lugar, unas semanas después, a la escena en que destituyó a todos sus capitanes y comandantes, para rehabilitarlos tras unos notables discursos de justificación. Empezando con un convencional «señores, soy un mal orador», dio su versión de la iniciativa de la reina al organizar la aventura, y jugó con el patriotismo y la codicia, las esperanzas y los miedos, tan hábilmente como aquel otro mal orador, Marco Antonio. Fue entonces cuando pronunció las famosas palabras que, en opinión de Williamson, marcaron «el principio de una nueva tradición en el liderazgo inglés»,[56] y que, ironías de la vida, fueron registradas por su acérrimo enemigo, John Cooke: la controversia y «animadversión entre caballeros y marineros… se han de dejar, porque necesito que los caballeros trabajen codo a codo con los marineros y los marineros con los caballeros…». Si bien en Puerto de San Julián parecía casi paranoico, o sino representando un magnífico papel de valiente sin escrúpulos, a partir de ahora veremos a un Francis Drake en su mejor momento, en perfecto control de sí mismo y de su compañía.

## «La tierra más austral conocida»

Sólo tres barcos, el *Pelican*, el *Elizabeth*, y el *Marigold*, dejaron el puerto el 17 de agosto de 1578; el de Nuño da Silva y los otros ya habían cumplido y habían sido abandonados o desmantelados. En sólo tres días llegaron a las islas de Cabo Vírgenes donde rebautizaron al *Pelican* con el más famoso y altisonante nombre de *Golden Hinde* (Lámina XVII) como cumplido a Hatton, cuyo escudo de armas lucía una cierva y, seguramente, buscando un amigo en la corte por si las cosas se estropeaban. Durante la siguiente etapa del viaje, Drake dispuso de un gran y costoso mapamundi procedente de Lisboa, seguramente dibujado por el gran cartógrafo portugués Vaz Dourado, y también es posible que llevara un portulano portugués de 1577 que contenía las costas y rutas desde Brasil hasta Chile, aunque, pasado el río de La Plata, sólo esquemáticamente;[57] sus hazañas no fueron tanto un desafío de lo desconocido como las de Magallanes.

Fueron sin prisas: se anexionaron islas, según da Silva, se llevaron un gran árbol de recuerdo –si fue así, eso parece indicar que no tenían previsto volver por el mismo sitio–. Pero fue una travesía bastante rápida: sólo duró dieciséis días y eso en pleno invierno. Para el 6 de septiembre ya habían llegado al mar del Sur y durante los tres días siguientes navegaron hacia el noroeste, en paralelo a la costa chilena, según el mapa habitual de Ortelius, pero lejos de la ruta que llevaba a *Terra Australis*.[58] Entonces se les acabó la fortuna de ese invierno: tremendos vientos contrarios los empujaron durante tres semanas hacia el Sur, hasta los 57º; el *Marigold* se perdió «en la violenta acción de los intolerables vientos sobre el enfurecido mar…».[59] A principios de octubre, el viento cambió y en una semana los dos barcos restantes se hallaban entre islas situadas a uno o dos grados al norte de cabo Deseado: pero, casi inmediatamente, una tormenta los lanzó mar adentro y en la mañana del 8 de octubre el *Elizabeth* desapareció. Su capitán, John Winter, encendió fogatas justo al entrar en el estrecho, pero dos o tres días después se retiró más y almacenó carne de pingüino antes de regresar a Inglaterra, es imposible saber si lo hizo obligado por su tripulación o fue él quien los obligó.

Mientras tanto el *Golden Hinde*, ahora en solitario, era empujado de nuevo hacia el Sur hasta los 55-57º, pero esta vez más hacia el Este, cerca de la «costa de las grandes olas» y las salvajes costas de los fiordos, al sudeste de la isla de Santa Inés. Si bien no se conoce con certeza su trayectoria, Drake llevó a cabo, indiscutiblemente, el descubrimiento geográfico más notable hecho por un inglés antes de James Cook: en palabras de Flechter, «los confines de la tierra… más allá (de los cuales) no hay mar ni islas hacia el Sur sino el océano Atlántico y el mar de Sur que se juntan en un muy amplio y libre espacio».

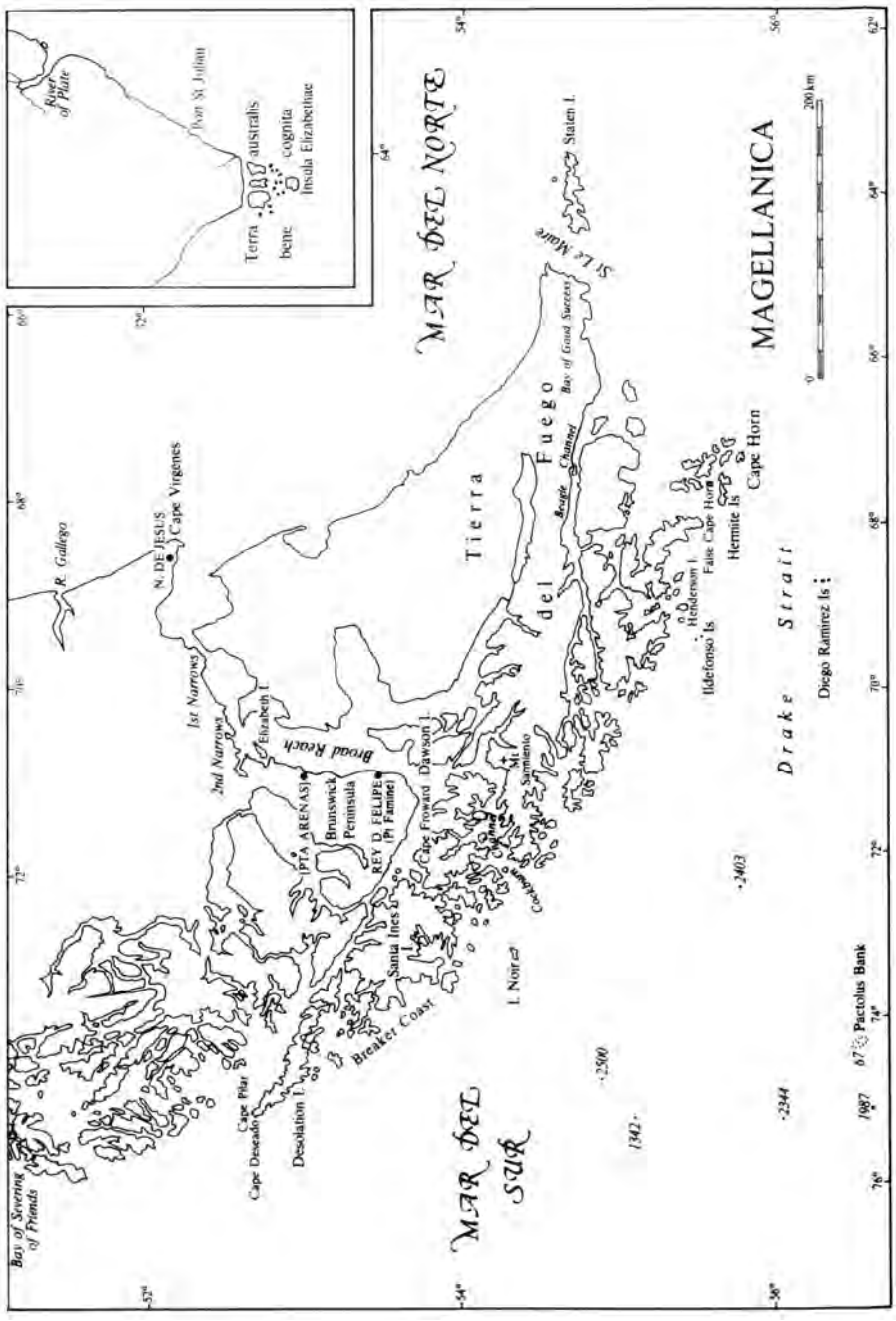



*Figura 21.* MAGALLÁNICA. Recuadro: el mapa de Francis Fletcher de Suramérica austral. El original de Fletcher está orientado con el Sur arriba. En el mar, las cifras como «.2403» indican la profundidad en brazas.

La situación exacta del último confín es realmente incierta. De forma consciente o inconsciente, el estudioso del problema siempre se debatirá entre el sentimiento de «¡qué espléndido si realmente lo fuera!» y el deseo de mantener un frío escepticismo, sin dejarse seducir por la romántica o irónica, pero, en todo caso, teatral coincidencia; si alguien dice ser inmune a eso, seguro que se engaña o es especialmente insensible. En la tradición británica la tierra que avistó Drake se ha asociado con el mismo cabo de Hornos, el verdadero *finis terrae* hacia el Sur, y Corbett apoyó esta creencia con todo su peso y sobriedad. Aunque se ha inflado algo esta idea, todavía en 1971 Richard Hough admite incertidumbre en su texto, pero, en sus mapas opta claramente por el cabo de Hornos; y su idea ha sido recuperada recientemente, en otras líneas, por Robert Power.[60]

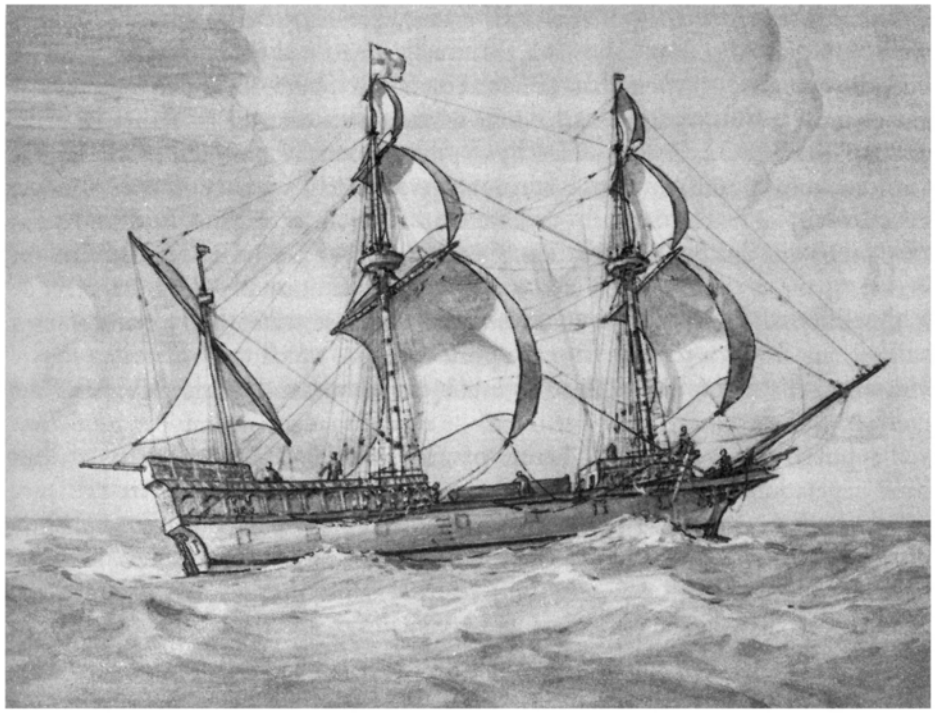


*Lámina XVII.* EL *GOLDEN HINDE.* Reconstrucción de Gregory Robinson. Con permiso del Museo Marítimo Nacional, Londres.

H. R. Wagner, basándose sobre todo en distancias y orientaciones, propone de forma plausible la isla de Henderson (55°40'S; «cerca de 56», según Fletcher) y lo sigue S. E. Morison, ambos autoridades de peso. Felix Riesenberg, un capitán con mucha experiencia en las aguas magallánicas, reconstruyó un posible curso partiendo del diario de Nuño da Silva, calculando corrientes que normalmente se

ignoran, y propuso una nueva teoría de que la tierra, que entonces se hallaba más al Sur, ahora está bajo el mar. Se trata de Pactolus o el banco de Burnham, lugar donde hay una profundidad de 67 brazas, arena negra y pequeñas rocas, rodeado por simas de 2.000 brazas y aún más: claramente una formación volcánica, que tienden a desaparecer. Es más, muchos mapas (franceses, españoles y alemanes, además de ingleses, todavía en 1775) muestran en esta zona las «Elizabethides» o un puerto o territorio con el nombre de Drake. De nuevo, si bien el concepto habitual que tiene Fletcher de una isla es el de un burdo rectángulo, en este caso da ciertos detalles internos, un cuerpo de agua que sugiere (¡otro rectangular!) un lago de cráter volcánico. Pero la posición parece demasiado aislada para cuadrar con la sugerencia de Fletcher de que hubiera islas cercanas habitadas, y esto también debilita la verosimilitud de la suposición que se ha de hacer de que esta cumbre volcánica estuviera bien provista de madera, así como de «hierbas de gran virtud»: la isla de Hornos al menos tiene cierta vegetación, pero, evidentemente, no hay pruebas de que la hubiera en una hipotética isla. Es arriesgado confiar demasiado en la exactitud de las observaciones de da Silva, hechas con astrolabio en condiciones mucho menos que ideales y con ciertas lagunas; y, además, igual que Riesenberg, utiliza argumentos náuticos en vez de académicos, Brett Hilder analiza los mismos datos y concluye que la solución es el grupo de islas de Diego Ramírez, lo cual parece tan razonable como la isla de Henderson y más que el cabo de Hornos.

El argumento de Power a favor de este último es novedoso e ingenioso. Su idea central consiste en que las cuatro islas mostradas al sur del estrecho en el famoso mapa esquemático de Suramérica de las notas de Fletcher hay que leerlas en dos escalas diferentes:

> Lo que realmente tenemos en este mapa de Fletcher de Suramérica son los planos en dos escalas muy diferentes que se han unido para representar cómo era para los ingleses isabelinos el cabo más austral de Suramérica.

Eso sería cartografía poco ortodoxa pero no imposible. En una escala la extensión de las cuatro islas sería comparable en tamaño y forma al archipiélago del Fuego en conjunto; en la otra, a las islas Hermite y el cabo de Hornos. Aparte de una o dos cuestiones marginales, esta teoría depende realmente de que podamos o no sacar conclusiones complicadas de unos mapas dibujados «en un estilo simple y tosco»; tan burdamente trazados que, si se eliminaran las indicaciones de lugares, podría suceder que no se reconociera África Occidental en lo que Power llama «un mapa burdo pero identificable». Dada la premisa, las cosas encajan perfectamente, pero deducir medidas de una cartografía tan bárbara como la de Fletcher parece arriesgado. Sin embargo, es curioso que coincida, aunque no exactamente, la dis-

posición de sus islas con el grupo de las islas Hermite, y, si se pudiera confiar en la cartografía de Fletcher, el argumento tendría mucho peso. Pero, tal como están las cosas, únicamente podemos decir que Power le ha dado a la teoría del cabo de Hornos una base más razonada de lo que la había tenido antes.[61]

Sin embargo, como dice Hough, la isla en concreto, existente o no, no importa gran cosa: lo que importa es que aunque Drake no hubiera demostrado la existencia de lo que hoy es el paso o estrecho de Drake, había navegado lo bastante lejos como para establecer la certidumbre de que los dos océanos realmente «se juntan en un muy amplio y libre espacio». La negación de Fletcher de que el estrecho de Magallanes fuera un estrecho es pedante perversión, y *Terra Australis* se dividía en islas, exceptuando un pequeño sector de longitud; sus argumentos se deben más al fanatismo que a la geografía, pero la cuestión principal sí la expone sucintamente. De forma inmediata, no se produjo ningún intento de usar la ruta así indicada, pero eso probablemente no se debe, como se ha sugerido, a la política inglesa de secreto. Sí que es cierto que, mientras todavía se estaba considerando si se podía disponer del tesoro, con las consecuencias políticas que eso tenía, como es lógico, no se dio publicidad al viaje; pero en 1587 el propio Richard Hakluyt publicó en París un mapa que mostraba mar abierto al sur de las Elizabethides, y en 1593 Hondius, en su famoso *Vera Totius Expeditionis Nauticæ*, que mostraba las rutas de Drake y Cavendish, empujó a *Terra Australis* (en estas longitudes) por debajo de los 60º –de hecho, casi hasta la Tierra de Graham–. Es más, ya en abril de 1582 el embajador de Felipe II en Inglaterra, Bernardino de Mendoza, informó al rey que una persona que pretendía haber visto el mapa del propio Drake le había confirmado que «más allá de Tierra del Fuego estaba el mar abierto».[62] Unos treinta años antes de que se usara el nuevo paso, su secreto ya se conocía.

El retraso en el uso de este paso del sudoeste tenía un buen motivo. Los sucesores inmediatos de Drake (Cavendish, Chidley, Richard Hawkins) tienen que haber quedado muy impresionados por su sorprendentemente rápida travesía, apenas quince días desde cabo Vírgenes hasta cabo Deseado; y no menos por las temibles tempestades que se encuentran en latitudes más meridionales que la salida al mar del Sur. El estrecho tenía también la importante ventaja de que había muchos fondeaderos donde era fácil proveerse de agua y madera y de abundante carne fresca de pingüino –cuestión especialmente importante para aquellos barcos con fines de pillaje que debían llevar muchos hombres–.[63] En contraste, la supremacía de la navegación holandesa en el siglo XVII en el negocio del transporte se debía principalmente al diseño de los barcos que tenían una relación máxima entre el espacio de carga y la tripulación; y los marinos mercantes holandeses, Schouten y Le Maire fueron los primeros en navegar de océano a océano alrededor de Hornos

por la muy bataviana razón técnica de que deseaban burlar el monopolio comercial de la Compañía [holandesa] de las Indias Orientales, yendo por el cabo de Buena Esperanza y el estrecho de Magallanes, ¡y eso sin hablar de un paso alternativo!

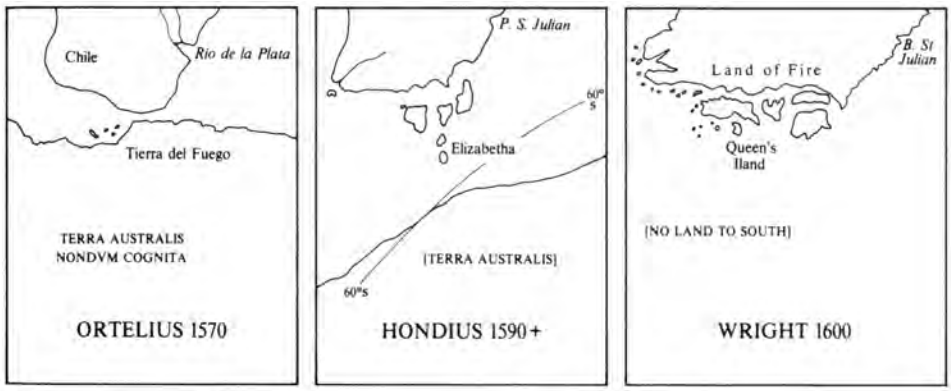



*Figura 22.* ANTES Y DESPUÉS DE DRAKE. El Ortelius es la versión estándar del siglo XVI antes de Drake (ver Lámina XVI); el Hondius del famoso mapa de gran formato *Vera Totius Expeditionis Nauticæ* (*c.* 1593) muestra las trayectorias de Drake y Cavendish; el mapa de Wright se publicó en la edición de Hakluyt de *Principall Navigations*, con la nota: «Mediante el descubrimiento de Sir Francis Drake, en el año 1577, los estrechos de Magallanes (como se conocen normalmente) no parecen sino tierras desmenuzadas e islas y se descubrió la costa sudoeste americana denominada Chile, no tendiendo hacia el Noroeste, como se había descrito, sino hacia el este del Norte como aquí se indica, lo cual corroboran también los viajes y descubrimientos de Pedro Sarmiento y el Sr. Tho: Cavendish A° 1587».

## Las riberas de plata

Ni cabo de Hornos ni el banco de arena Pactolus ni, en algún lugar entre ambos, la isla Elizabeth ofrecían alicientes para demorarse, de modo que el 30 de octubre el *Golden Hinde*, zarpó en dirección «noroeste, costeando partes de Perú», tal como se mostraba en los «mapas generales», buscando llegar al punto de encuentro en los 30º; el gran saliente chileno de esos mapas (Lámina XVI) no se debe –como afirmaba Fletcher en su fervor moral– a una deliberada exageración de los españoles, sino a errores de compilación, como se muestra en el propio portulano de 1577.[64] Al darse cuenta de que los mapas estaban equivocados, Drake cambió el curso y el 25 de noviembre estaba frente a la isla de Mocha (38°25'S), a medio camino entre Valdivia y Concepción y en ese conflictivo territorio donde la guerra con los auracanos era endémica. Tras una bienvenida inicial por parte de

los indios, un grupo que iba a buscar agua fue atacado. Capturaron a dos e hirieron al resto, incluido Drake, y de no haber sido porque «uno de los más sencillos de la compañía» cortó amarras, se podía haber perdido todo. Cómo es lógico, los ingleses asumieron, y en general se aceptó, que habían sido confundidos con los odiados españoles, de ahí que Drake se negara a responder con bombardeos. Pero no todos los indios luchaban por su libertad, y, de hecho, este grupo había sido incitado a atacar por dos españoles del lugar; otros indios habían informado a Valdivia del paso de barcos con velas negras, pero el comandante local se negó a desviar tropas del frente araucano, porque esos indios eran poco de fiar.[65]

Justo al norte de Valparaíso, Drake supo, por un pescador indio, de ese puerto y de un gran barco atracado en él; regresó, y llegó allí el 5 de diciembre. Valparaíso era entonces un lugar espantoso, con nueve viviendas y una pequeña iglesia; pero el barco era nada más y nada menos que la capitana de Mendaña en su viaje a las islas Salomón. Los once hombres a bordo, inocentemente, invitaron a los recién llegados a beber; los invitados subieron con el grito de «abaxo perro». El botín de la «ciudad» no fue gran cosa –bagatelas de plata de la iglesia (debidamente entregadas a Fletcher), vino, troncos de cedro para combustible– pero el barco tenía un cargamento de vino, al menos 25.000 pesos en oro, y, quizá, el botín más preciado en el momento: un experimentado piloto, Juan Griego, posiblemente el Juan de Fuca, cuyo estrecho es la última reliquia de Anián.[66] Con este guía Drake se dirigió sin prisas hacia el Norte durante doce días, navegando a favor del viento y la corriente, cubriendo los 330 km entre Valparaíso y La Herradura, justo al sur de Coquimbo. Este puerto estaba a sólo 15 km de La Serena, que había sido advertida: los niños y las mujeres fueron enviados al interior, y el grupo que iba a buscar agua fue atacado por unas docenas de caballeros españoles más algunos indios; Drake cambió de rumbo. Casi un mes pasó carenando y construyendo un bote en bahía Salada, cerca de Copiapo; quizá Drake todavía tuviera esperanzas de que el *Elizabeth* se uniera a ellos y, así, reunir suficientes fuerzas para atacar Panamá, aunque evidentemente este retraso aumentaba el peligro de que llegaran avisos al Norte. Que la alarma no llegara más allá de La Serena se debe a la ineptitud burocrática, con la que lógicamente no podía haber contado; resultó que el tesoro local, alegando órdenes estrictas, se negó a adelantarle al Cabildo de Santiago 400 pesos para una embarcación rápida, y no se podía hacer nada hasta que el gobernador regresara de las guerras de la frontera. Entonces, el 14 de enero de 1579, tres semanas después del saqueo de Valparaíso se envió un mensaje: llegó a El Callao el 26 de febrero, trece días después que Drake.[67]

El 19 de enero Drake zarpó hacia el Norte, llevándole la delantera a cualquier aviso: la sorpresa fue tan completa que en Tarapaca se hizo con trece barras de

plata, cuyo propietario estaba durmiendo, y en Arica (el 5 de febrero) con más de cincuenta, quizá una media tonelada de plata, que se hallaba en dos barcos sin guardia. En el relato que hace Hakluyt de estos hechos hay un tono de broma y esa noche la veintena o así de casas de Arica tuvieron una especie de serenata a cargo de los músicos del *Golden Hinde*. De todos modos, de Arica salieron mensajeros, y cerca de Arequipa un cargamento mucho más valioso, de quinientos lingotes, fue descargado sólo dos horas antes de que llegara el corsario. Pero, unas pocas leguas al sur de El Callao, asaltaron un barco de cabotaje que les dio muy buenas noticias: dos grandes barcos llevaban una gran cantidad de metales preciosos a ese puerto, mientras un tercero, *Nuestra Señora de la Concepción* (o *Cacafuego*) de San Juan de Antón, acababa de salir hacia Panamá y puertos intermedios. Con un par de pilotos locales, Drake entró en el puerto de El Callao la noche del 13 al 14 de febrero.

Unas rápidas y sin duda violentas indagaciones les hicieron saber que la plata aún no se había cargado a bordo; mientras, un barco aduanero enviado a examinar un buque recién llegado de Panamá saludó al *Golden Hinde*, que contestó que era el barco de Miguel Ángel de Chile. Pero un oficial enviado a bordo «se topó con una de las grandes piezas» –y ningún barco español de Acapulco a Valdivia llevaba artillería–. Al darse la alarma, cayó una lluvia de flechas inglesas y todo el puerto se sumió en un gran alboroto mientras los ingleses cortaban los cables de los barcos y destruían los mástiles de los dos mayores. Esto parece una evidente precaución para no ser perseguidos, y resulta difícil creer la historia de John Drake de que el objetivo era reunir a los barcos para cambiarlos por Oxenham; incluso aunque Drake supiera que su antiguo compañero estaba retenido en Lima (se enteró un poco después), no dio ningún paso en ese sentido.[68] En cualquier caso, no tenía mucha información: sabía que el rico *Cacafuego* iba por delante, pero, a pesar del daño que había hecho a los barcos de El Callao, ignoraba qué otros recursos militares podía haber en los alrededores, y no podía arriesgarse a un segundo San Juan de Ulúa.

Drake entró en el puerto a las diez de la noche; las noticias llegaron a Lima a tiempo para que el virrey, el gran Toledo, ordenara que se encendieran velas en las ventanas del frente marino, para simular filas de arcabuceros con la mecha encendida.[69] El sentimiento de ultraje debió de ser intenso, pero poco se podía hacer. A las órdenes de Toledo unos trescientos hombres se amontonaron en dos barcos y salieron tras el pirata, que se hallaba frente a El Callao, hacia el Noroeste. El barco de Panamá fue apresado, pero su carga no era interesante y viendo a los dos grandes barcos que los perseguían, Drake abandonó su presa, junto con los pilotos que había reclutado. Entonces todo empezó a ir mal para los trescientos gallardos de Toledo: la capitana se quedó inmóvil por falta de viento a sotavento

de la isla de San Lorenzo, los barcos no llevaban lastre y eran difíciles de manejar, y el día 14 a la puesta del sol el *Golden Hinde* casi se perdía de vista. Estaba claro que no iban a alcanzar a Drake, y muchos debieron de alegrarse: sus armas de fuego eran sólo arcabuces, muy poco adecuados para enfrentarse a los cañones ingleses; con las prisas no habían cogido comida, y «la razón más imperativa para dar media vuelta parece haber sido que muchos caballeros estaban muy mareados...».[70] Regresaron para enfrentarse con la ira de Toledo, que enseguida dio órdenes de equipar dos barcos debidamente, con buenos pilotos, 120 soldados, con su propio hijo Don Luis al mando, y el temible Pedro Sarmiento de Gamboa en la tripulación. Pronto estuvieron listos y salieron de El Callao el 27 de febrero.

Mientras tanto, Drake había hecho algunas capturas menores pero rentables, y en Paita se enteró de que el *Cacafuego* sólo le llevaba dos días de ventaja: el 1 de mayo fue avistado cerca de las actuales Esmeraldas, al norte de Ecuador. El *Golden Hinde* desplegó todas las velas pero colgó arrastres a popa, un viejo truco de corsario para alejar las sospechas y retrasar el abordaje hasta que cayera la noche. El desconcertado Antón apenas tuvo tiempo de decidir no arriar velas cuando les cayeron encima disparos de arcos y arcabuces, una bala encadenada partió el palo de mesana y fue abordado; a pesar de su nombre, el *Cacafuego* apenas iba armado. Un par de días después, fuera de vista desde tierra, lo registraron: 360.000 pesos de tesoro registrado, quizá mucho más sin registrar. Los ingleses se rieron del sardónico comentario de una de sus víctimas, de que había que bautizar al *Golden Hinde,* «Cacafuego» y a su presa, «Cacaplata», «jocoso comentario de un grumete que nos proporcionó materia de risa entonces y mucho después». Ahora sí que estaba «hecho» el viaje y Drake, generoso por naturaleza, se permitió unas liberalidades: liberó a todos los prisioneros, la tripulación con 30 o 40 pesos cada uno, los oficiales y caballeros con presentes adecuados a su rango. Como dicen los testigos, Drake robaba con un aire cortesano, ofreciendo cena y vino a sus involuntarios convidados (de sus propias despensas) y haciendo elaboradas presentaciones; pero, por supuesto, sin perder nada en el intercambio:

> Con modales no menos educados por salteador
> Esperaba que el cambio fuera correcto…[71]

También le dio a Antón un salvoconducto dirigido a Winter, que claro está puede sugerir que había al menos otro barco inglés en la costa, y discutió abiertamente las posibles rutas de regreso. Las rutas conocidas eran por «China» (las Molucas y el Cabo), «Noruega» (el paso del Norte), y el estrecho de Magallanes, que ahora era mejor descartar porque había muchas probabilidades de que fueran interceptados, incluso aunque la entrada occidental fuera fácil y segura. Se mencionó una cuarta ruta, pero su trayectoria se mantuvo en secreto. Algunas pregun-

tas e insinuaciones de la tripulación de Drake hicieron sospechar a los españoles que la ruta secreta consistía en cruzar Panamá o Nicaragua y capturar un barco en el lado atlántico; Corbett pensó que era el nuevo camino al sur de Tierra de Fuego, pero parece improbable, y, seguramente, Sarmiento tuvo razón al pensar que era cabo Mendocino y Labrador, es decir, Anián. El plan de Drake era crear la máxima duda acerca de sus intenciones, y aunque Antón (que al ser liberado fue a Panamá) acertó al deducir que de inmediato Drake iría a Nicaragua a por agua y a carenar, las autoridades españolas quedaron completamente desconcertadas por toda esa serie de historias, en apariencia casuales, pero que, consideradas retrospectivamente, estaban bien planteadas.[72] El licenciado Valverde de Guatemala llegó a inventar incluso una elaborada versión de que Drake pasaría el invierno en California y luego regresaría por el estrecho de Magallanes, citando con gravedad el hecho de que se había llevado de Guatulco todas las existencias de enaguas de mujeres indias, evidentemente para comerciar con ellas a lo largo de la costa «porque él no se las iba a poner, y en Inglaterra no iban a servirle de nada…».[73] La persecución de Toledo se frustró por las discusiones entre los que querían seguir la costa hacia Panamá, buscando en cada cala, y los más audaces, que querían atacar directamente a Nicaragua: este curso, el correcto si se deseaba una intercepción, lo defendió con fuerza y habilidad Sarmiento y, cuando se decantaron por la decisión más tímida, sus comentarios tuvieron que ser transmitidos a Luis de Toledo «algo glosados». La pequeña flota simplemente vaciló de un lugar a otro durante cuatro meses antes de regresar a El Callao el 12 de junio y, para entonces, Drake ya estaba a punto de dejar Nueva Albión.

Cualquiera que fuera la ruta que eligiera Drake, ahora no tenía más remedio que dirigirse al Norte: todo lo que quedaba al Sur había sido alertado y le era hostil, y no podía navegar directamente a las Molucas sin poner el barco a punto. Podía llegar a Nueva España antes de cualquier aviso, y allí también podía informarse sobre las rutas y temporadas de navegación hacia las Molucas, y, mientras, Anián seguía siendo una posibilidad, ya fuera como principal objetivo o como segunda alternativa.

Tras despojar el *Cacafuego*, Drake se hizo a la mar por el golfo de Panamá y a mediados de marzo, llegó a la isla de Caño (Costa Rica), donde tomó una corbeta que utilizó con el fin de aligerar el *Golden Hinde* para su calafateo. El cargamento, zarzaparrilla y productos locales, se desecharon; el verdadero botín fue un tal Colchero, un piloto experimentado en la ruta de Manila.[74] A pesar de las fuertes presiones, que parece ser incluían malos tratos físicos, Colchero rechazó los esfuerzos de Drake por alistarlo como piloto, pero sus cartas y orientaciones de navegación fueron sumamente valiosas y confirmaron que no era la época del año

adecuada para dirigirse hacia las Molucas: Drake tenía que esperar varios meses, fuera del alcance de las fuerzas españolas.

Parece probable que quisiera hacer su siguiente escala en Acapulco. Unos días después de dejar la isla, se cruzó con un barco que había salido de ese puerto una semana antes y, haciéndose pasar otra vez por Miguel Ángel, lo tomó por sorpresa: pertenecía a un caballero de buena familia, Don Miguel de Zárate, y llevaba un cargamento típico de Acapulco, principalmente sedas y porcelanas chinas. Drake cogió «algunas bagatelas… para su mujer» y el encuentro transcurrió en un tono cortés –pero con toques de realismo: Colchero estaba prisionero en el lastre y unos hombres de Zárate alejaron a Drake de Acapulco al prevenirle de que allí ya había algunos barcos y hombres–. De modo que Drake se decidió por el pequeño y ruinoso puerto de Guatulco. Allí, casi como si fuera un grotesco auto sacramental de Semana Santa (entre el 13 y el 16 de abril), la gente de Drake saqueó una iglesia que estaban decorando para la Pascua, celebraron ostentosamente servicios luteranos, e invitaron al puñado de oficiales locales al *Golden Hinde*. Éstos, prudentemente, cenaron antes, por miedo a tener que comer carne el miércoles de ceniza. Drake cargó agua para cincuenta días y desembarcó a Nuño de Silva.

A menos que da Silva participara de buen grado en algún sutil plan de contraespionaje, parece una acción inexplicable y cruel poco propia de Drake. A pesar de las reservas, los invitados de Drake habían visto a da Silva en situaciones muy comprometedoras para un buen católico, e, incluso sin esto, tendría mucho que explicar a las autoridades seglares. De hecho sobrevivió a un severo interrogatorio por parte de la Inquisición, que le condenó a abjurar públicamente mediante un «auto de fe» y al exilio en las Indias; pero ya en 1583, estaba en España, al parecer con el favor real.[75] En cierto sentido, el abandono de Nuño era simbólico: se había acabado la etapa ibérica y pirata del viaje.

## Nueva Albión

La información de Colchero y el estado del buque debían de haber decidido el siguiente destino de Drake después de Guatulco, siendo Anián un factor secundario totalmente compatible.[76] Dejar Nueva España hacia «China» a finales de abril sería arriesgarse a llegar en plena temporada de tifones, y no podrían zarpar inmediatamente porque el *Golden Hinde*, sin duda por culpa del peso del oro y la plata que transportaba, necesitaba un repaso general. Encaminarse hacia el Norte, además de permitirle encontrar un lugar seguro para un carenado en profundidad sin peligro de que aparecieran los españoles, le proporcionaría un lugar de espera hasta que fuera mejor momento para cruzar el océano, y, quizá, también lograran descubrir

un paso corto y seguro hacia casa, si es que realmente existía el estrecho de Anián del mapa de Ortelius y Gilbert, cerca de Sierra Nevada. Una de las muchas cualidades de Drake era la flexibilidad mental, que le permitía hacer buen uso del tiempo forzoso de espera, como en el istmo en 1572-73, y de nuevo ahora.

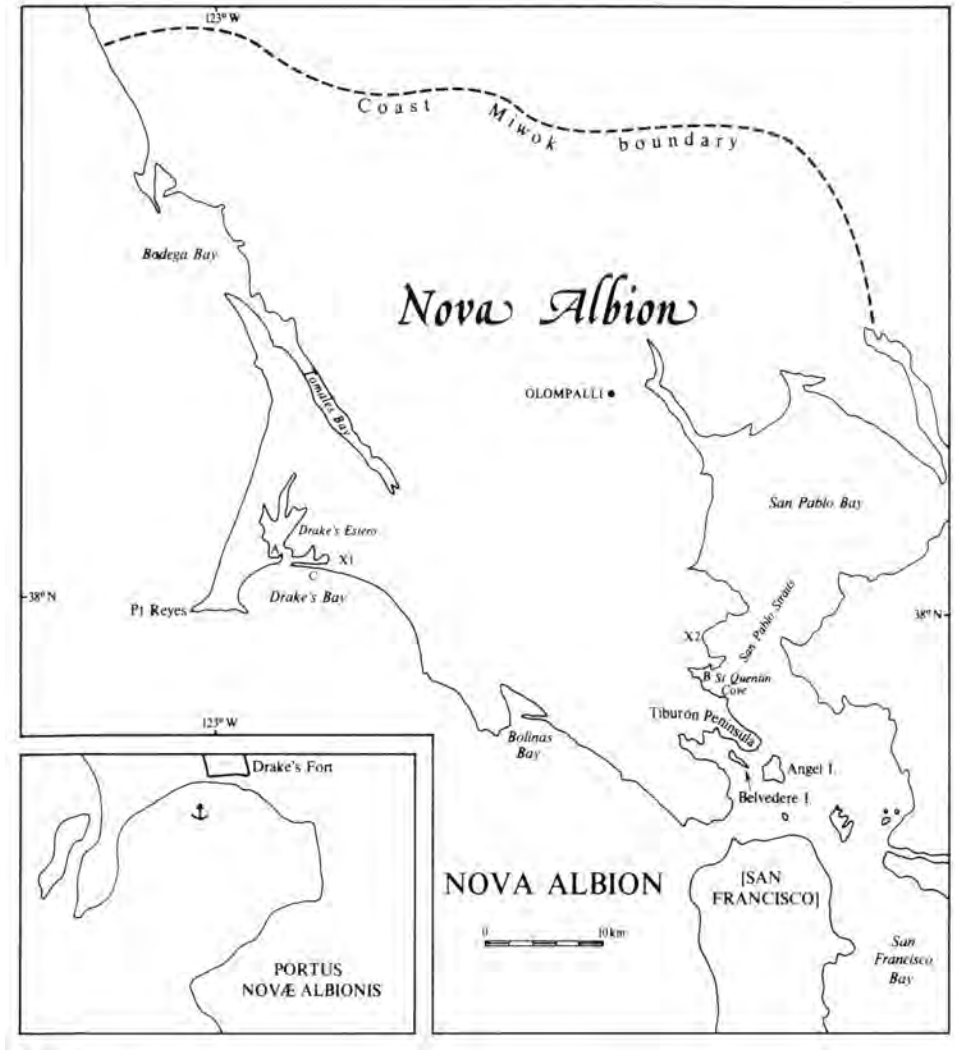



*Figura 23.* NUEVA ALBIÓN. Recuadro: trazado del Puerto de *Novae Albionis*. En el mapa principal: A, fondeadero en la hipotética ensenada de Drake; B, bahía de las Calaveras; C, campamento de Cermeño 1595; XI, X2, lugares donde se decía se había encontrado la Placa de Latón en 1933 y 1936, respectivamente. El límite de la costa *miwok* según R. F. Heizer, *La California isabelina* (Ramona, 1974), Fig. 6. Recuadro de Hondius, *Vera Totius Expeditionis Nauticæ* (*c.* 1593), omitiendo detalles; original de 64 x 44 mm.

Al margen del peligro de una interceptación procedente del Acapulco, una ruta directa a lo largo de la costa era impracticable; antes de alcanzar Guatulco, Drake había «notado que padeceríamos las frecuentes calmas y vientos contrarios si continuábamos cerca de la costa y no nos adentrábamos en el mar para buscar el viento». Desde Guatulco, pues, se dirigió al oeste unas 500 leguas, luego hacia el Norte dibujando un gran arco hasta llegar a la costa de nuevo: la imagen especular del paso de Juan Fernández de El Callao a Chile. Divisaron tierra el 5 de junio, por encima de 42ºN y quizás hasta 48 o incluso la isla de Vancouver; las fuentes son confusas y confunden.[77] Como Arellano, se encontraron con un frío sorprendente para la latitud y la estación –pero salían directamente de «tierra caliente»– y había nieve hasta en las llanuras costeras. El monte Olimpo (47º43'N, *c.* 2.240 metros) tiene nieve en junio, pero eso no parece razón suficiente, como tampoco lo son los largos y fríos inviernos de esta región en aquel tiempo que demuestran los anillos de los árboles.[78] Parece probable que tomaran por nieve lo que, en realidad, era una densa niebla o las grandes dunas que cubren las costas en muchos lugares. Como prueba de que avistaron tierra muy al Norte, Eva Taylor recalca las referencias contemporáneas a «esa parte de América… que transcurre de forma continua hacia el noroeste, como si fuera directamente a unirse con Asia»; pero ese argumento es tan enrevesado que incluso esa imponente dama estaba dispuesta a deferir a la opinión de Wagner, que del mismo texto sacó una conclusión opuesta.[79] Muchas opiniones se inclinan por cabo Arago (Oregón) a 43º20'N.

Pero, si hay dudas sobre el punto de tierra que avistaron, todavía hay más desacuerdo sobre dónde exactamente carenaron el *Golden Hinde*; la polémica constituye casi una pequeña industria en la zona de la bahía, y se podría hacer una monografía sobre el tema. Las pruebas lingüísticas, culturales y arqueológicas (que incluyen reliquias fehacientes, como la porcelana Ming, del campamento de Cermeño en la bahía de Drake en 1595) permiten concluir que tocaron tierra en el territorio de los indios *miwok* de la costa (Figura 23), de modo que sólo hay que elegir entre las bahías de Bodega, Drake y San Francisco, aunque Wagner prefiere bahía de Trinidad, al norte de la zona *miwok*. No hay apenas nada que apoye esa elección excepto su propia autoridad, pero echa abajo contundementente la teoría de Bodega. Como él dice, hasta hace poco era un artículo de fe local que la bahía de Drake era precisamente lo que su nombre indica, pero ahora hay partidarios de la bahía de San Francisco. Los protagonistas esgrimen sus argumentos con tal pericia y detalle que el foráneo se halla en el lamentable estado de alternar convicciones. *Sub specie aeternitatis*, poco importa; pero «no hay nada tan pequeño o insignificante que no prefiera saberlo que no saberlo».[80]

Para la tarea se ha utilizado de todo, desde lechugas hasta conejos, y los textos han sido objeto de la exégesis detallada que se suele reservar para el Libro

Sagrado: se han sacado conclusiones de las supuestas actitudes y gestos de las figuras humanas grabadas en el mapa de Hondius, que en el original tienen menos de 3 mm y ampliadas no llegan a 10. Pero todos coinciden (excepto, perversamente, Wagner) en que las riberas y colinas blancas que se extienden hacia el mar, que motivaron que Drake llamara al país Nueva Albión, son las de Punta Reyes en la bahía de Drake, que tiene una semejanza sorprendente con las Siete Hermanas, cerca de Beachy Head en Inglaterra; pero eso no quiere decir que éste fuera efectivamente el lugar donde carenaron. A. S. Oko defiende que sí lo es con un argumento naval, mostrando, por ejemplo, qué fácil es que un pequeño barco pase de largo por el Golden Gate; Alan Villiers[81] lo apoya implícitamente, y las opiniones de marinos auténticos merecen respeto.

Sin embargo, cualquier identificación, tiene que avenirse con el minúsculo recuadro (64x44 mm), aunque muy detallado, del «Portus Novae Albionis» del mapa de Hondius de 1593; como ha mostrado Power, puede proceder de los documentos del propio Drake, (que presentó a la reina), ya que en 1589 Hondius estaba estrechamente vinculado a Thomas Talbot, conservador de los documentos de la torre. Es cierto que el mapa principal muestra la trayectoria de Drake sin precisión –no hay escala entre Mocha y El Callao, ni en Guatulco, y la línea de navegación se dibuja cerca de la costa californiana; únicamente el último error se puede atribuir a la «seguridad»–. Pero puede ser que el curso se dibujara así por convención, mientras que el recuadro está bien detallado y Aker muestra que los otros recuadros son muy concretos. Es verdad que le quita importancia a la cuestión, alegando que «Hondius no acababa de entender lo que había grabado»;[82] pero los recuadros representan lugares auténticos, y parece exagerado desechar el mapa del Portus completamente.

Si se acepta como prueba, el quid de la cuestión está en la isla del mapa, que se halla paralela a la «península del Portus», que no coincide con ninguna isla existente excepto dentro de la propia bahía de San Francisco. Para los miembros de la *Drake Navigators Guild* (Cofradía de Navegantes de Drake), la solución es considerarla un banco de arena, temporal pero recurrente, en el estero de Drake, la ensenada dentro de la bahía.[83] Podría ser así, pero evidentemente no se puede demostrar la hipótesis de que el estero tuviera esta conformación en 1579, y, aunque el argumento geomorfológico es persuasivo, no es la rotunda demostración que enarbola la cofradía desde una posición más bien dogmática. Las argumentaciones de ésta en otros aspectos –especialmente las ecológicas– son mucho menos convincentes, y el problema no se puede resolver basándose en un único criterio. Por encima de todo, quizás, está el hecho de que las abundantes excavaciones arqueológicas realizadas en la bahía de Drake y alrededores no han aportado ninguna prueba que pueda relacionarse con certeza con la visita de Drake, sino, y mucho

más, con la de Cermeño; y, sin embargo, el cargamento del *Golden Hinde* tiene que haber estado amontonado en la playa junto con unos ochenta hombres durante siete semanas en el lugar donde la cofradía dice haber identificado la cala donde repararon el buque (este argumento no sirve para la bahía de San Francisco, porque está completamente construida).

Para Power, la isla tiene la misma forma que la isla de Belvedere, que está en la relación correcta respecto de la península de Tiburón, pero el problema, entonces, está en explicar por qué se omite la isla de Ángel, situada frente a la punta de Tiburón y al estrecho de San Pablo. Power lo resuelve considerando que el recuadro es una «vista cartográfica» desde la propia isla de Ángel, y no un mapa *stricto sensu* –lo cual parece un recurso mucho más probable en el siglo XVI que la escala bifocal de Fletcher para el mapa del cabo de Hornos–. En mi opinión, Power se enfrenta con éxito al problema de la navegación, considerado siempre el punto fuerte a favor de la bahía de Drake, y es muy convincente en el aspecto ecológico.

Ambas argumentaciones se pueden esgrimir sin necesidad de tener que recurrir a la famosa Placa de Latón (o plomo, según un relato contemporáneo) con una moneda de seis peniques, erigida para perpetuar el Acto de Posesión de Drake. Dicha placa se descubrió cerca de la península de Tiburón en 1936; aunque se dice que se encontró en primer lugar cerca de la bahía de Drake en 1933; se ha gastado mucha tinta en este asunto marginal. Algunos académicos californianos casi propiciaron un bulo y, al principio, hubo una curiosa reticencia a someter la placa a ensayos; tampoco es cierto, como se ha pretendido, que el análisis metalúrgico cuando se realizó, no fue cuestionado. Sí fue cuestionado, pero las objeciones fueron dejadas de lado o ignoradas.[84] En general, la ortografía y el estilo de la inscripción resultan dudosos para los expertos en la materia, y Wagner ha demostrado que en la época se usaba plomo y no latón para esas placas, por buenas razones.[85] En conjunto, a falta de un análisis metalúrgico con métodos más refinados que los que había en 1930, la placa debe considerarse con mucho recelo; pero aunque fuera auténtica, un objeto tan transportable, a menos que se hubiera encontrado en un contexto arqueológico concreto, no aporta ningún dato fiable sobre la verdadera localización del campamento de Drake. Para mí, las pruebas y argumentaciones, especialmente las que presenta Power, parecen señalar, aunque no contundentemente, a la bahía de San Francisco; pero véase la página 344.

Una cuestión mucho más importante que «si esta bahía o aquella» es la de la trascendencia que tiene el hecho de que Drake aceptara formalmente que los indios *miwok* le otorgaran la soberanía de su país, «el rey y varios otros [habiendo] dicho ciertas oraciones, o más bien, si lo entendimos correctamente, súplicas, de

que tomara la provincia y el reino en sus manos». A los estudiosos británicos esto les ha parecido simple oportunismo; como hemos visto, el borrador del plan no apoya la teoría de que hubiera colonización premeditada, pero Zelia Nuttall creyó que un deseo de que el país pudiera «haber dispuesto tan prestamente para el disfrute de Su Majestad… que las riquezas y tesoros… pudieran con gran comodidad ser transportados» a Inglaterra, era una declaración de que realmente así iba a ser.[86] Cualquier intento de hacer un seguimiento de las acciones de Drake desde entonces ha caído en el olvido; incluso cuando los Estados Unidos e Inglaterra se disputaban Oregón, en la década de 1840, «el descubrimiento de Drake salió de nuevo brevemente de la nebulosa», pero Gran Bretaña se había denegado a sí misma la posibilidad de reclamar cualquier derecho basándose en este porque desde el asunto de Nootka en 1790 (o incluso desde Enrique VII), había insistido en que para adquirir la titularidad era necesaria la ocupación, además del descubrimiento.[87] Sin embargo, recientemente, la pretensión de que Drake fue el fundador del dominio británico de Norteamérica ha recobrado actualidad, en un estilo más elaborado que la retórica de adoración al héroe de Nuttall.

Como Nuttall, los defensores de esta idea otorgan un significado muy literal a las líneas de puntos entre *Nova Albio* [*sic*], *Nova Hispanie*, y *Nova France* en mapas como la versión francesa de «La Herdike Enterprinse» (Lámina XVIII). Dejando de lado todas las dudas acerca de la fecha de este documento,[88] que se supone de la década de 1580, y el innegable hecho de que, aunque se supone «veuee et corige par le dict siegneur drack», su trayectoria está equivocada, los que afirman que representa una pretensión consciente de los ingleses sobre el dominio de mar a mar deberían explicar por qué el frente atlántico entre Nueva Francia y Nueva España se comprime en la península de Florida, donde los españoles en 1565 habían fundado San Agustín y acabado con la colonia hugonota, región obviamente sometida al príncipe cristiano Felipe II. Hay que atribuir más autoridad, no sólo en este caso, a las palabras de J. A. Williamson:

> Hay quien sucumbe a la fascinación de los mapas, mapas absolutamente erróneos como se ven que son, y pugna por extraer de ellos secretos que en su mayoría no contienen… una forma de autoengaño que [sus víctimas] no reconocen y que tiene una influencia creciente a medida que su mente está más absorbida en el estudio. La minuciosidad de su estudio aumenta admirablemente, a la vez que su capacidad de apreciación de las amplias implicaciones de la evidencia se deteriora.[89]

De todas formas, estas líneas de puntos no aparecieron de la nada. Tienen que tener alguna lógica, aunque esté distorsionada, y la cuestión no se puede resolver simplemente restándole importancia.

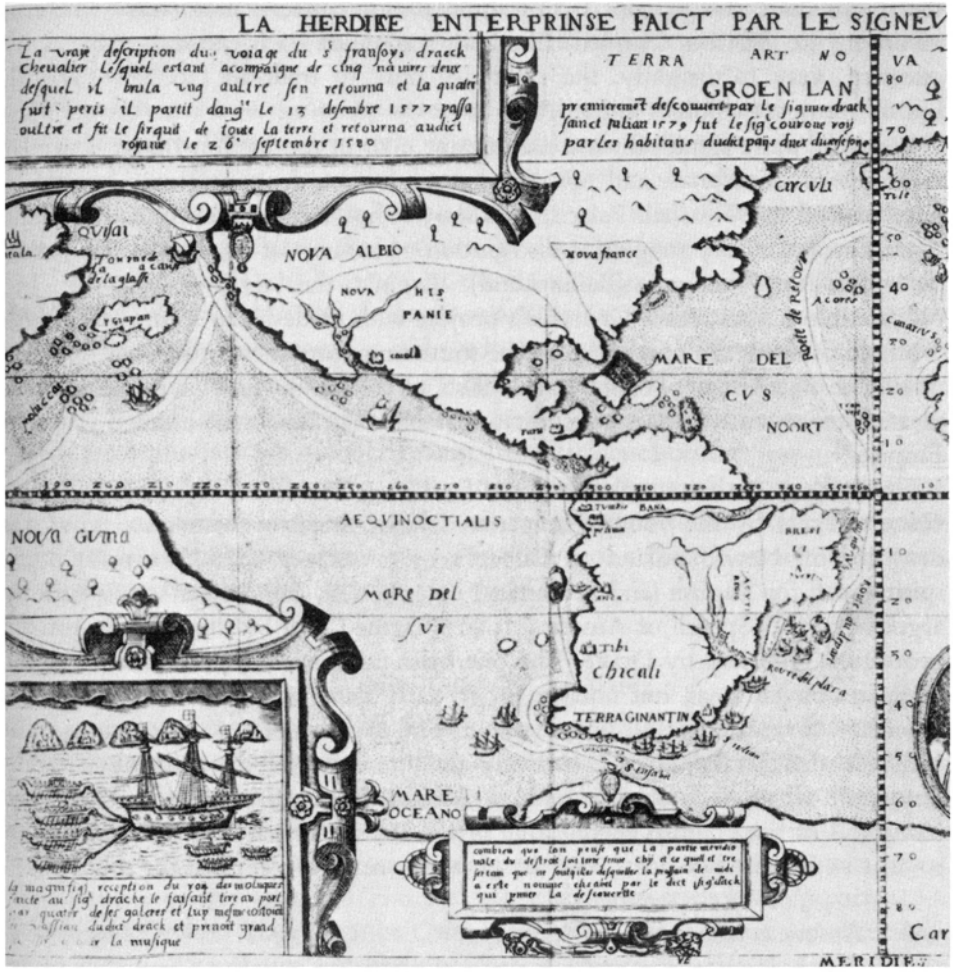



*Lámina XVIII.* DRAKE EN EL PACÍFICO: «LA HERDIKE ENTERPRINSE». Para comentarios ver el texto pp. 341 sigs. Reproducido en Zelia Nuttall (ed.), *New Light on Drake* (Londres, 1931). Por cortesía de la Sociedad Hakluyt. UNA.

Para empezar, Power señala que el patrón de Drake, Hatton, también era patrón de John Dee, que fue sin duda un protagonista del imperio británico –fue precisamente él quien acuñó este término que iba a tener una larga historia–. En 1577 publicó un *Arte of Navigation* con una portada de gran valor simbólico donde aparecía la reina Isabel como patrona de la flota de cinco barcos preparados para la empresa de ultramar. En el mismo año, Richard Willes sacó su *History of Travayle*

con una epístola a Ana, condesa de Bedford, cuyo marido no era otro que el padrino de Drake. Ambos libros eran clara propaganda expansionista, y puede muy bien ser que su publicación tuviera relación con la empresa de Drake, que se estaba preparando en esos momentos. También puede ser relevante que inmediatamente después del regreso de Drake, según William Camden, Isabel respondiera a los protestas de Mendoza afirmando directamente el derecho no sólo a comerciar en el Nuevo Mundo, sino también a «transportar colonias hasta allí».[90]

Más significativo es seguramente un mapa manuscrito que hay en la Biblioteca Mellon, parecido a *La Herdike Enterprinse* y posiblemente derivado de un gran mapa de pared que se sabe se hallaba en el palacio de Whitehall. Este mapa muestra la frontera entre Nueva Albión y Nova Hispania y una muy sugerente distribución de estandartes de San Jorge, colocados en Meta Incógnita (Tierra de Baffin), Virginia, el estrecho de Magallanes y Nueva Albión. Esto recuerda al proyecto de Grenville y su deseo de que los ingleses tuvieran un punto de apoyo en las entradas septentrional y meridional del mar del Sur. Hay que señalar que los dos actos de posesión de Drake coinciden con las ideas de Grenville. Esto sugiere que la pretensión al imperio era consciente. [91]

Por último, está el interesante poema *De Navigatione… Humfredi Gilberti… Carmen* (1582) del joven estudioso húngaro Parmenius, que se ahogó frente a Terranova en el viaje de Gilbert de 1583.[92] Es una entusiasta llamada a la colonización inglesa (y protestante), y Power, muy plausiblemente, sostiene que el «discurso de América» es un ruego imaginario formulado por los *miwok* de la protección prometida por Drake. La única y breve mención a Drake en el poema es convencional, pero notable para su temprana fecha, cuando parece que todavía no se fomentaba la publicidad sobre el viaje; un poema de 1582, claro está, no es una prueba de que Drake en persona tuviera ideas definidas sobre un dominio que abarcara todo un continente cuando proclamó Nueva Albión. También se puede decir que la «América» del poema es simplemente una personificación retórica, tan querida de los poetas renacentistas, pero los versos parecen demasiado explícitos para interpretarlo así.

> …Seguro que veis esa triste
> América, que brindó recientemente
> (con la corona caída) su derecho y su lealtad
> A la Inglaterra independiente…

En cualquier caso, las actividades californianas, incluso si fueron puro oportunismo, eran interesantísimas para Gilbert, Hakluyt, y otros de la misma escuela con los que Parmenius simpatizaba; es más, en la reimpresión del poema de 1600

Hakluyt añade «Nueva Albión» como nota marginal al principio del ruego de América.[93]

De todos modos, es más difícil rastrear la evolución de esta incipiente idea imperial. Se pueden citar las concesiones a los colonizadores ingleses del siglo XVII, que iban «de mar a mar»; pero éstas no empezaron hasta después de 1606.[94] Seguramente, es excesivo alegar como Power que los mapas y el poema significan una «pretensión continental, [un] concepto [que] luego los historiadores identificaron como un destino manifiesto»; pero incluso el testarudo Wagner admitió que «si John Davis hubiera encontrado un paso navegable por el noroeste en sus viajes posteriores a 1585, quizá habría otra historia que contar» de Nueva Albión.[95] Al menos aquí tenemos una idea nueva y desafiante sobre una vieja cuestión, un nuevo campo de investigación que podría muy bien desembocar en una revisión de algunas ideas preconcebidas.

[Aunque ahora esté generalmente aceptado que la Placa de Latón es falsa, una placa descarada, la controversia sigue en pie. Robert Power ha publicado «un estudio de dos mapas históricos» (Nut Tree, 1978), en el que abandona su primera idea de que el «Portus Novae Albionis» de Hondius era una «visión en perspectiva» a favor de la de un «mapa planimétrico» debidamente medido. Haciendo una comparación por ordenador de las distancias y orientaciones del recuadro y de un plano de la bahía de San Francisco (1856), hay una clara coincidencia, aunque en cierto punto es necesario recurrir a dos mapas separados, y tener en cuenta un error en la reducción a escala de uno de ellos al juntarlos. Pero queda la cuestión de por qué se omite la isla de Ángel en el «Portus», y por qué está cruzado el estrecho de San Pablo por una línea de costa. No vemos por qué «estas cuestiones ya no son importantes para la identificación».

Admitiendo la subjetividad de mi elección, ahora me siento más inclinado por la teoría geomorfológica de la Cofradía de Navegantes de Drake, aunque no como una demostración concluyente, sino más bien como una indicación de dónde está la solución más plausible.]

## El regreso y los cálculos

Drake dejó su fondeadero el 23 de julio y arribó a las islas Farallon el día siguiente. Después de eso, no vio tierra has el 30 de septiembre cuando se encontró con unas islas a 8-9ºN. Salieron muchas canoas, pero aquella gente era tan indeseable que para «deshacerse de tan desagradable compañía» fue necesario «hacerles sentir cierta aflicción además de miedo» –según John Drake, mataron a una veintena–. La identidad de esta «Isla de los Ladrones» tiene menos interés o importan-

cia que la que se ha dado a las visitas de Drake a California y al estrecho de Magallanes, pero también ha atraído cierta atención. La elección es entre Yap, por la que se decantan Wagner y Power, y Palau, por la que opta el antropólogo W. A. Lessa, tras un exhaustivo análisis de cada resquicio de dato etnográfico que se puede extraer de las crónicas, y, como último argumento, con base en su situación; pero ésta parece una base poco sólida, como señala Robert Power, puesto que la distancia desde Palau hasta el próximo punto donde avistaron tierra, quince días más tarde en Mindanao es tal que resultaría una velocidad de navegación inaceptable, por debajo de la mitad de la velocidad media del total del trayecto California-Mindanao. Lessa, sin embargo, refuta convincentemente la teoría de Andrew Sharp de que tanto el primer como el segundo punto de desembarco estaban en Mindanao (que se debería a un error de transcripción o de lectura, que produciría una confusión entre «dentro» y «fuera» de vista de tierra, que se ha introducido en las ediciones modernas de *The World Encompassed*); y también ha establecido con mucha probabilidad la posición del asentamiento en Mindanao, a unos 75 km al norte del golfo de Davao.[96]

Bajando por costa de Mindanao, Drake tuvo una escaramuza con un galeón portugués, y los rumores de su presencia llegaron a Manila. Se dirigía a Tidore cuando un encuentro casual lo desvió a Ternate, cuyo sultán Baber era amargamente hostil a los portugueses que habían matado a su padre. Por eso, recibió a Drake con honores, y los ingleses quedaron muy impresionados por el colorido y la urbanidad de la Corte. El sultán se ofreció a «apartar todas las mercancías y el tráfico de toda su isla de los demás… y reservarlo a la relación entre nuestras naciones»; sin embargo, aunque formalmente se acercó al *Golden Hinde*, no se aventuró a subir a bordo, y Drake a su vez declinó hacer una visita personal a tierra. Tras esta cortesía, subyacía una desconfianza mutua; y es significativo que no se mencione ninguna presentación de credenciales oficiales de la reina –eso en cuanto a la tan cacareada comisión real y a la insistencia de Wagner en el motivo de las Molucas–. En cuanto al tratado, nada se formalizó, nada quedó por escrito. Aunque para los ingleses la visita marcó un gran avance en el comercio oriental, y fue la inspiración inmediata de la expedición de Fenton en 1582-83 (el primer viaje inglés con destino a las Indias Orientales, aunque no las alcanzara), los resultados prácticos del momento fueron 6 toneladas de clavo de olor, un vago sentimiento de buena voluntad mezclado con malestar, y alguna información útil.[97] Ésta incluía un informe de primera mano, aunque tendencioso, sobre China elaborado por de un exiliado de este país –según el cual, entre otras cosas, los chinos tendrían «una artillería de metal de todos los tipos (mucho más fácil de manejar que la nuestra, y, tan perfectamente fabricada que acertarían a un chelín) hace ya unos dos mil años»–:

valorando esta información en lo que valía, Drake declinó astutamente una insistente invitación al Imperio Celestial, pero éste fue muy probablemente el primer encuentro cara a cara entre un inglés y un chino.

El *Golden Hinde* pasó sólo cuatro o cinco días (entre el 5 y el 9 de noviembre) en este paraíso de las Molucas, justo el tiempo necesario para cargar el clavo. El paso por el archipiélago no estuvo exento de incidentes: estuvieron un mes en una pequeña isla cerca de Célebes (Sulawesi), carenando y reparando y disfrutando de los cangrejos, tan grandes, «que uno bastaba para satisfacer a cuatro hombres hambrientos, por ser una carne muy buena y restauradora». A este idílico interludio casi siguió un desastre, cuando el 8 y 9 de enero de 1580 el barco chocó contra un arrecife frente a las Célebes: durante un tiempo estuvieron en grave peligro, y Fletcher predicó un moralizante sermón sobre juicios –en el que probablemente se pasó de castaño oscuro, porque, una vez libres, Drake lo puso en el cepo con una inscripción sarcástica–. El *Golden Hinde* se había librado echando por la borda provisiones y cañones y, cosa que debió de haberle dolido, 3 toneladas de clavo. Seguramente, Drake navegó entre Alor y Timor y pasó un par de semanas agradables (entre el 10 y el 26 de marzo) en el sur de Java, probablemente en Tjilatjap, avituallándose, limpiado el barco, y codeándose con media docena o más de rajás locales. Pasaron el cabo de Buena Esperanza en junio, e hicieron escala en Sierra Leona para cargar agua y provisiones, y el 26 de septiembre de 1580 el *Golden Hinde* entró en el puerto de Plymouth:[98] un gran viaje, unos treinta y cuatro meses, con pocas pérdidas de vidas y la primera circunnavegación realizada por el comandante.

El arrojo en el mar debe de ir acompañado de prudencia en la Corte: esto Drake lo sabía muy bien y su primer acto fue comunicarle a la reina, urgente y confidencialmente, los resultados de su campaña. Las noticias de sus depredaciones ya habían llegado a España y a Inglaterra, pero Felipe había instruido a su nuevo embajador Mendoza para que se contuviera hasta la vuelta de Drake. Cuando lo hizo, probablemente ningún plebeyo había sido nunca un héroe tan popular: entre las gentes más respetables corrían murmuraciones acerca de Doughty, de Nuño da Silva y de la negra capturada en nueva España y abandonada, embarazada, en las Indias. Pero no eran más que susurros en una tormenta. San Juan de Ulúa estaba vengado.

En el consejo de la reina había un grupo a favor de devolver el botín, y también una propuesta de compromiso de reembolsar a los promotores su capital más el cien por ciento, y restituir el resto a condición de que cesara la subversión española en Irlanda. Esta reciente invasión abortada de Irlanda por voluntarios papales,

masacrados en Smerwick, y el hecho de que gran parte del botín fueran metales preciosos no registrados, sin dueño legítimo, fortaleció enormemente la postura de la reina en su juego con Mendoza, juego en el que parecía encontrar auténtico placer estético. Se podía aducir que restaurar tanto tesoro sólo serviría para aumentar el poder de Felipe para subyugar a los Países Bajos, si no a la misma Inglaterra, y repudiar a Drake (cosa que sería peligrosamente impopular) podría derivar en más abyectos apaciguamientos, poniendo en grave peligro toda la causa de las Iglesias Reformadas. Aunque Burghley y Sussex rechazaron las buenas palabras de Drake, los grandes inversores –Leicester, Hatton, Walsingham– pronto prevalecieron por encima de cualquier tendencia hacia una morbosa probidad; y, un año antes del regreso de Drake, ya se tomaban medidas para recibir (y esconder) su tesoro.[99] Había demasiado en juego para que la moralidad habitual se sostuviera.

Hasta dónde llegaron no se sabrá nunca. Incluso antes de que empezara el registro para la Corona, Drake permitió extraer 10.000 libras, pero éstas no fueron todas las deducciones preliminares. El metal registrado alcanzó las 307.000 libras y en conjunto debería haber superado las 600.000 libras, es decir, unos 18.000.000 de libras de principios de la década de 1970; quizá fuera el doble. El beneficio de los accionistas se declaró de buena tinta en la nimiedad del cuatro mil setecientos por ciento, sobre una inversión inicial del orden de las 5.000 libras. Parece que la misma Corona recibió alrededor de 300.000 libras, más que los ingresos anuales del Tesoro. Como resultado, lógicamente, la industria corsaria subió como la espuma; pero, aparte de eso, en palabras de Keynes ampliamente citadas:

> El botín que trajo Drake puede muy bien considerarse la fuente y origen de las inversiones extranjeras inglesas. La reina Isabel pagó con estos ingresos toda su deuda externa e invirtió el saldo (unas 42.000 libras) en la Compañía de Levante; de los beneficios de la Compañía de Levante se formó la Compañía de las Indias Orientales, cuyos beneficios fueron la base de las conexiones extranjeras de Inglaterra durante los siglos XVII y XVIII…[100]

Esto, a largo plazo. El efecto inmediato fue que el monopolio del lago español se había roto, y, desde el punto de vista oficial español, no era el momento de dispersar las fuerzas, que se necesitaban para la defensa de las posesiones existentes, fundando nuevas y más lejanas colonias, bagatelas tentadoras para que se las llevaran los marinos errantes: por eso, pasaría tanto tiempo entre el primer y el segundo viaje de Mendaña. Mientras, la tensión angloespañola, dio otra vuelta de tuerca; y lo mismo pasó con el talante inglés: del mismo modo que el dividendo fiscal crecía en cantidad y resistencia, aumentaron la confianza y el orgullo nacional. La

gran confrontación se libraría en las aguas atlánticas y el canal de la Mancha; pero antes de que tuviera lugar, el Pacífico sería escenario de la repetición de la hazaña de Drake por Cavendish y, antes de eso, de una heroica pero trágica réplica de los españoles, la de Sarmiento.

# Capítulo 10

# CONTRAGOLPE Y REPRESALIA

> …He bautizado con el nombre Madre de Dios al estrecho, al que antiguamente conocíamos como Estrecho de Magallanes… porque ella es la patrona y señora de estas regiones… Con esto rindo honores y glorifico a los reyes de España… y para la nación española, que llevará a cabo la obra, los mismos honores, bienestar y prosperidad.
>
> …Murieron como perros en sus casas y con sus ropas, y allí los encontramos a nuestra llegada, hasta que al final la ciudad dulcemente impregnada del olor y del sabor de los muertos, el resto de los sobrevivientes alentados …a abandonar la ciudad… En este lugar nos abastecimos de agua y madera bien y tranquilamente. Nuestro general llamó a esta ciudad Puerto Hambre…*

## La revancha española: Sarmiento[1]

Francisco de Toledo se lamentó por un momento de que «el mar es tan grande, y [Drake] se largó tan rápidamente que no pudimos darle captura»; pero él «no era hombre de perder el tiempo en contemplaciones»,[2] y a los diez días del cabizbajo regreso de los fútiles perseguidores del corsario ya estaba planificando cerrar la puerta por la que había entrado ese tipejo. Aquellos a los que había enviado en esa misión parecen haber tenido, y con razón, el mismo miedo de capturar a Drake que de regresar a informar de su fracaso; y podemos estar seguros de que el vehemente Pedro Sarmiento de Gamboa hizo saber su opinión sobre su conducta. Ya gozaba de la confianza del virrey, por haberle puesto sobre aviso, si bien le había prestado un servicio poco escrupuloso en la captura del desafortunado Tupac Amaru (Cap. 3) y en la denigración del sistema de gobierno del Inca, con la

*Pedro Sarmiento de Gamboa, 12 de febrero de 1580 (en Markham, *Narratives*, 121); Francis Pretty, enero de 1586 (Hakluyt, VIII. 214), ambos en Ciudad del Rey Don Felipe, hoy Puerto Hambre.

compilación de la *Historia de los incas*, una investigación concebida para contrastar la benevolencia del dominio de la ley española con la caprichosa tiranía de los incas;[3] y fue natural que Toledo lo eligiera para liderar la expedición de los estrechos, su primera comisión independiente.

En efecto, Sarmiento fue uno de los hombres más excepcionales de su época; quizás el último en quien latía, con todo la energía inicial, el ardiente e indómito espíritu de los conquistadores. Marino y soldado, navegante y geógrafo, erudito y explorador, poeta, si se le puede llamar así, y censor oficial de poetas;[4] era también una especie de hechicero, especializado en la magia del amor, cosa que más de una vez le supuso serios problemas con la Inquisición y la necesidad de apelar a la influencia de Toledo para que le sacara las castañas del fuego; quisquilloso y muy poco paciente con los necios, y aún menos con truhanes y cobardes, demasiado dispuesto a expresar sus juicios sobre los mismos, pero, en todo momento y en todas las emergencias, dotado de un raciocinio claro y práctico, una devoción sin límites para cumplir sus obligaciones y una fe casi inagotable en su estrella, y, sobre todo, una férrea determinación–

> Un cuerpo inflexible, un alma de fuego,
> Ningún peligro lo amedrentaba, ni ningún trabajo lo agotaba.[5]

¡Y peligros y trabajos no le faltaron!–.

Toledo, aunque enfermo, salió hasta El Callao para inspeccionar los barcos disponibles a la luz de la linterna, hasta la propia quilla; por todo ello, y en parte por la prisa de Toledo, la capitana comenzó a hacer aguas tan pronto como zarparon, y tuvieron que entrar en Pisco para hacer reparaciones. A Sarmiento se le asignaron dos barcos, el *Nuestra Señora de Esperanza* como insignia y el *San Francisco* como almiranta, al mando de Juan de Villalobos. Su dotación completa era de unos ciento diez oficiales, marinos y soldados, más algunos criados indios o mestizos; y cada barco tenía dos piezas de artillería de mediano alcance y cuarenta arcabuces. Este armamento ligero confiere poco realismo a la instrucción de que si Sarmiento daba con «Francisco Draquez, el pirata inglés… tenía que intentar capturarlo, matarlo o destruirlo…». No sorprende que para Sarmiento reclutar hombres fuera lo más difícil.

Sus instrucciones eran extensas –diez páginas en la traducción de Markham– pero en esencia se le ordenaba explorar exhaustivamente los estrechos, incluidas todas sus entradas, para tapar las madrigueras de todos los piratas; confeccionar cartas y rutas de navegación y señalar los mejores lugares para asentarse y, en especial, para construir fortificaciones, así como también se le mandaba que tomara posesión formal de cualquier lugar donde desembarcaran. Después de entrar en el

Atlántico, tenía que enviar un barco de vuelta a Perú con despachos (también informes por tierra desde el río de La Plata), mientras que el propio Sarmiento continuaría hasta España para informar al Consejo de las Indias y al rey. Este programa se ejecutó al pie de la letra: las descripciones de Sarmiento sobre los Estrechos y sus complicadas vías de acceso por el Oeste eran muy detalladas y muchos lugares aún conservan sus nombres: el monumento a esta parte de su obra es el imponente monte Sarmiento, llamado así por Robert Fitzroy. Sarmiento formalizó no menos de trece Actos de Posesión.

Zarpó de El Callao el 11 de octubre de 1579, pero se retrasó algunos días por una reparación en Pisco. Emprendió la ruta que hacía poco había descubierto Juan Fernández, muy hacia el oeste de la isla, y avistó tierra el 17 de noviembre en el golfo de Trinidad (50ºS). Los dos meses siguientes fueron de minuciosa y ardua exploración, mayormente en barca, de los intrincados canales entre isla Hanover y tierra firme (Figura 21), penetrando hasta el extremo sudeste de la cordillera Sarmiento aproximadamente a 52º10'. Pasaron la Navidad en Puerto Bermejo en el sur de isla Madre de Dios, donde Villalobos había estado construyendo un bergantín y (según Sarmiento) consumiendo deliberadamente las provisiones para tener una excusa para regresar a casa: Sarmiento puso coto a esto. Pero las prospecciones con sus pilotos le convencieron de que no tenía sentido seguir buscando un paso en ese laberinto de canales interiores, a los que los hidrógrafos navales británicos del siglo XIX bautizaron como *Obstruction Sound* (estrecho de la Obstrucción), *Disappointment Bay* (bahía de la Decepción) y las ensenadas *Small Hope* (Poca Esperanza) y *Last Hope* (Última Esperanza)...

El 21 de enero de 1580 salieron de Puerto Bermejo para navegar hacia el Sur y adentrarse en el gran océano, y el día 30 el *Esperanza* entró en el estrecho propiamente dicho; pero, entre tanto, Villalobos, que según Sarmiento desde Pisco venía haciéndose el remolón, se separó en medio de una tempestad y regresó a Valparaíso. Tal vez llegara hasta los 56º o más, para descubrir, igual que Drake, que los dos océanos confluían «sin impedimentos ni barreras»; pero, si informó al respecto, no se le tomó en cuenta: la idea de que la barrera estaba perforada por un solo canal le era demasiado útil a España para abandonarla a la ligera.[6]

Sarmiento esperó dentro del estrecho al *San Francisco* durante varios días y después, desoyendo las vehementes súplicas de sus pilotos para que regresaran, continuó su curso, de nuevo trazando meticulosamente cartas de navegación y registrando la topografía, en ocasiones contactando con los indios y recogiendo de ellos información confusa y errónea (como es natural), secuestrando a algunos para bautizarlos y formarlos como intérpretes, tomando posesiones por libre, y dando un nuevo nombre al estrecho en homenaje a la Madre de Dios: como señala

Subercaseaux, la posteridad no hizo ningún caso de esto. Nunca perdió noción de su principal tarea de evaluar las potencialidades para el asentamiento y la defensa. Su evaluación no fue entusiasta: entre la segunda y tercera garganta divisaron «grandes extensiones de tierra llana… muy agradables a la vista y con abundante verdor, como campos de cultivo»,[7] y, a pesar de que los alrededores todavía estaban a merced de heladas borrascas, era un territorio más cálido que el del Oeste, tenía posibilidades para la cría de ganado, el cultivo de granos y una gran población; según uno de los nativos, había algodón, señal segura de un clima benigno. Era una perspectiva demasiado gris como para establecer una colonia, y parece evidente que el celo de Sarmiento por su misión patriótica le llevaría más tarde a formarse, retrospectivamente, un criterio demasiado optimista sobre estas inhóspitas costas, cuya posterior explotación con los amplios y mejores recursos y técnicas del siglo XIX fue sólo parcial y dura.

Los contratiempos de la travesía no terminaron cuando salieron al Atlántico el 24 de febrero. Impulsados fuera de la costa por el viento, no tenían ni la más mínima idea de su posición hasta que Sarmiento improvisó un instrumento para determinar la longitud mediante las distancias lunares, toda una proeza.[8] El 23 de mayo salieron airosos de un encontronazo con un corsario francés mejor armado, frente a Santiago, en las Cabo Verde, y, tras ese día, se les miraba con recelo en el puerto: llevaban con ellos indios salvajes de pelo largo, se hallaban exhaustos por el combate y apenas tenían agua para refrescarse. Consiguieron certificar su condición de españoles sorprendentemente de Perú, y, a petición del Gobernador, Sarmiento reunió hombres y armas y dispersó a los piratas; pero ni aun así fueron bien acogidos. La descabellada campaña del rey Sebastião en Marruecos había terminado con la aniquilación del Alcacer-Kebir, y, en el interregno que siguió a la muerte de su anciano sucesor, el cardenal-rey Henrique, la crisis política explotó en Portugal. El mismo día que Sarmiento zarpó de Santiago, el bastardo Dom Antonio fue elegido rey con el clamor popular; pero Felipe II tenía igual o mejor derecho que él y mayores batallones, y, en cuestión de una semana, el duque de Alba marchaba sobre Lisboa. Cuando Sarmiento llegó a las Azores a mediados de julio, seguido inmediatamente por un escuadrón de las Indias portuguesas, la situación era tan tensa que su gente se quedó de guardia, con mechas encendidas, toda la noche, hasta que los relevaron al día siguiente al llegar la flota de Nueva España, compuesta por veintidós bajeles, más que suficientes para intimidar a los seguidores de Dom Antonio. Sarmiento continuó con esa flota, y el 19 de agosto llegó a España: había empleado menos de diez meses y dos semanas en su travesía desde El Callao hasta San Lúcar.

Ese viaje, como señala Clissold, fue la proeza más extraordinaria de Sarmiento, aunque no la más ambiciosa. No fue, como se ha dicho, la primera travesía del estrecho de oeste a este: dejando de lado los muy dudosos casos de la década de 1520 mencionados por Landín Carrasco, estuvieron Ladrillero en 1558 y Winter de la flota de Drake, y posiblemente Carder.[9] Pero sí fue, sin duda, la primera travesía directa desde Perú hasta España, y, en opinión de Toledo, la esperada fortificación del estrecho propiciaría una ruta comercial más económica entre las dos naciones, recortando los gastos de transporte a través del istmo, y permitiría apoyar más eficazmente las interminables guerras de Chile.[10] Además, las cuidadosas indicaciones de navegación de Sarmiento obtuvieron el reconocimiento de Fitzroy y de King más de dos siglos después.[11] Pero la consecuencia inmediata para Sarmiento fue ver cómo naufragaban sus esperanzas.

## Una odisea mal dirigida

Sarmiento se presentó personalmente ante el rey Felipe en septiembre de 1580, pocos días antes de que Drake llegara a Plymouth. En las Cabo Verde y las Azores había oído extraños rumores sobre flotas inglesas que se dirigían al estrecho y sobre colonos ingleses en Brasil; y, en medio de su aventura portuguesa, Felipe tuvo que prestar atención a esta amenaza al otro lado del océano. Sin embargo, la moral había mejorado mucho por la adquisición del reino vecino con su poderío naval, y poco tardó en decidir emprender una poderosa expedición para poblar y fortificar los estrechos, cosa que facilitarían las bases brasileñas.

Para las fortificaciones se buscó la opinión más autorizada: el duque de Alba y el gran almirante Santa Cruz lo consintieron, el primero con reservas al principio –lo que había que hacer era importante, *si* se podía, y, quizá, una recia cadena a través del estrecho y algunas cañoneras resultarían más baratas e igual de eficaces–. Pero la idea de Sarmiento prevaleció: unos fuertes sólidos, apoyados por una colonia para abastecerlos, serían la solución adecuada, y se le encargó su diseño al ingeniero militar italiano Juan Bautista Antonelli.[12] Siguiendo los consejos de Toledo, la flota llevaría seiscientos soldados a Chile, bajo el mando de Don Alonso de Sotomayor. A diferencia de esta cuidadosa planificación militar, los planes para el establecimiento de una colonia, tan distante y en una región tan poco conocida, eran someros: simplemente autorizaban a Sarmiento a reclutar, «sin gastos para Su Majestad», un centenar de colonos aproximadamente.[13]

En Sevilla se iniciaron los preparativos con mucha energía, pero quedaron viciados por un error fatal en la estructura de mando. A pesar de su relativa falta de experiencia en el mando, Sarmiento se había presentado, no sólo como un hábil

navegante, sino también como un líder intrépido; había cumplido sus responsabilidades públicas, ganándose merecidamente la confianza de un gobernante tan destacado como Toledo. Por tanto, tenía razones para esperar que le asignaran el mando total de la acción; pero según las normas de la vida en la Corte, una armada tan grande –veintitrés barcos– debía ser comandada por un hombre de posición social alta. Es difícil imaginar a Sarmiento trabajando contento bajo las órdenes de cualquier líder que no fuera de la estatura de Toledo, Alba o Santa Cruz; y hasta otro con menos carácter que él, menos convencido de su propia rectitud y autoridad, se hubiese sentido ofendido de que le pasaran por encima. Cualquier otra opción posible para el cargo de jefe de Sarmiento hubiera tenido grandes dificultades, pero la elección de Diego Flores de Valdés fue un verdadero desastre.

Quisquilloso y peleón como el propio Sarmiento, ocupaba la posición social adecuada y tenía la experiencia suficiente en las tareas más o menos rutinarias de escoltar las flotas de Sevilla a través del Atlántico, pero todo parece indicar que hasta ahí llegaban sus cualificaciones. No tenía iniciativa y no era un líder; su ineptitud se mostró cuando ejerció de vacilante jefe de estado mayor del vacilante comandante Medina Sidonia en 1588, demostrando claramente su incapacidad.[14] Desde el comienzo, era contrario al proyecto del estrecho, quizá porque estaba molesto de que le hubieran sacado de su cómodo y rentable mando de convoyes para enfrentarlo a quién sabe qué peligros y vicisitudes. No hay necesidad de creer más que una pequeña parte de las angustiadas imputaciones de Sarmiento sobre la malicia, el sabotaje deliberado y la corrupción de Flores (aunque esto último era muy probable en un jefe de convoy), atribuyéndole incluso de cobardía personal; poniendo a un lado otras muchas cosas, está claro que esta designación para asumir todo el mando de la flota –aunque sólo de la flota, pues Sarmiento sería el gobernador y capitán general de la colonia prevista– era un fracaso seguro; por no mencionar la incorporación de un tercer elemento en el mando, Sotomayor y su fuerza chilena.

Sarmiento aceptó la situación tras una protesta de una dureza a la que Su Majestad posiblemente no estaba acostumbrado, y se puso manos a la obra. En Sevilla, las condiciones eran caóticas. Para comenzar, Diego Flores prácticamente se desentendía de los detalles del trabajo. Había escasez de todo, salvo de burocracia y malversación. De una u otra forma, Sarmiento y unos pocos oficiales leales se las arreglaron para reunir los barcos y almacenes, hombres y municiones, incluidos unos trescientos pobladores (casi un tercio eran niños) captados, mediante Dios sabe qué incentivo, de entre los más pobres miembros del campesinado andaluz: la plantilla nominal todavía existe, nombres anónimos, «Juan Pérez, su mujer María y tres hijos…».[15] Cuando por fin todo estuvo más o menos preparado, la temporada

estaba tan avanzada que hubiera sido mejor esperar hasta el año siguiente; como más tarde, debían haber salido en agosto, y, al pasar ese mes, corrían el riesgo de perderlo todo, «como quien va al sacrificio»,[16] y Flores y Sarmiento coincidieron por esta vez en protestar cuando Medina Sidonia los obligó a hacerse a la mar, y fueros remolcados hasta fuera de la barra de San Lúcar el 25 de septiembre de 1581.[17] No pudieron evitar la esperada tormenta equinoccial: en cuestión de seis días, se perdieron seis barcos y ochocientos hombres, y el maltrecho grupo restante llegó a Cádiz con muchas dificultades.

Zarparon de nuevo el 9 de diciembre, con órdenes de invernar en Río de Janeiro para protegerse contra los previsibles corsarios franceses, lo que angustió a Sarmiento, que temía a los estragos de la broma (termita de los barcos) y «otros inconvenientes». Sus temores eran fundados: llegaron a Río el 24 de marzo de 1582, y, a partir de ese momento, la narrativa de Sarmiento –no exenta de quejas hasta entonces– se convierte en una interminable cadena de reproches. Al no tener autoridad sobre la flota, sólo podía, ocasionalmente y con violencia, evitar que los hombres de los barcos (desde los oficiales de mayor graduación hasta abajo) vendieran aparejos y víveres y los cambiaran por tintes y valiosa madera brasileña. Se gastó mucha pólvora en saludos y pirotecnia, y a Sarmiento le aterraba que les pudiera faltar en el estrecho: lanzaron más arcabuzazos que pelos tenía en la cabeza, y «cada disparo me llegaba al corazón… Su Majestad me ata la manos… Solo y sin autoridad, no puedo hacer más, pero me hierve la sangre…».[18] Es evidente que ya entonces Sarmiento estaba casi paranoico con sus angustias; no obstante, hizo lo indecible para cuidar de los enfermos y mantener a sus hombres ocupados en la construcción de casas prefabricadas para el Estrecho; aun así, la moral era pésima. Pronto se empezó a decir que ni el mismo diablo entraría en el estrecho para buscar quien le vendiera el alma.[19] Sólo un lunático como Pedro Sarmiento…

Cuando por fin salieron de Río, Flores insistió en que Sarmiento no zarpara con él en el buque insignia, sino en el lento *Begoña*. La broma había hecho tanto estrago que un barco de 500 toneladas se fue a pique, perdiéndose muchas vidas y provisiones. En ese momento muchos oficiales querían regresar, pero se llegó al acuerdo de reparar en Santa Catarina, donde tuvieron noticia de la flota inglesa de Edward Fenton en aguas cercanas: contraviniendo sus órdenes, Flores no intentó interceptarlos. Hubo más enconadas discusiones en Santa Catarina, desde donde Flores hizo regresar tres barcos a Río de Janeiro para su reparación. Cuando el resto zarpó de nuevo, el 13 de enero de 1583, Alonso Sotomayor, que al parecer trató de mediar, ya había tenido suficiente: tomó sus tres naves (y, según Sarmiento, muchas de las provisiones para el Estrecho) y se dirigió al Plata, desde donde envió a sus hombres a Chile a través de los Andes. La menguada flota siguió adelante, y,

hacia febrero, se encontraba en el Estrecho: dos veces trató Flores de entrar, pero en las dos ocasiones las conocidas corrientes lo empujaron hacia el mar y su honor se dio por satisfecho con el intento. Desoyendo las peticiones de esperar en el refugio de cabo Vírgenes o de río Gallego, puso rumbo hacia Brasil, y Sarmiento, con una rabia que no le dejó mudo, tuvo que seguirlo a la fuerza.[20]

Una tormenta dispersó los barcos y Sarmiento llegó a São Vicente (cerca del actual Santos) donde supo que los tres que habían enviado de vuelta a Santa Catarina habían atacado los barcos de Fenton, que se escaparon después de hundir el *Begoña*. A principios de mayo, lo que quedaba de la armada se reagrupó en Río de Janeiro, y aquí Diego Flores anunció que no quería saber más de la empresa. Sus argumentos no carecían de solidez: el estrecho no era apto ni para la fortificación ni para el asentamiento, y era más importante asegurar las bases brasileñas, amenazadas por los corsarios franceses e ingleses y por la sedición portuguesa.[21] Según su propia narrativa, Sarmiento se humilló –no se sabe cuánto–, pero todo fue en vano. Flores partió con seis barcos y en Paraíba tuvo la fortuna suficiente de sorprender a cinco corsarios franceses cargando madera de Brasil: como había cuatro carenando, la victoria fue fácil, y a su regreso a España –al llegar primero con su historia– pudo desviar la atención de su conducta durante toda la travesía.[22]

Sarmiento permaneció con cinco naves a las órdenes de Diego de Ribera; tras algunos refuerzos y otras deserciones (incluida la de su ingeniero, el hermano de J. B. Antonelli), se quedó con quinientos cuarenta y ocho hombres, mujeres y niños. Al menos ahora era su propio jefe. Fue gracias a su sorprendente dinamismo y capacidad de mando que la expedición no se derrumbó allí mismo. Pasados dos años desde la salida final de San Lúcar, volvieron fatigosamente a zarpar (8 de diciembre de 1583). El 1 de febrero de 1584 se encontraban de nuevo frente a las costas de cabo Vírgenes, cerca de la tierra prometida.

## Las ciudades de Jesús y del Rey

Tres veces entraron en el Estrecho, llegando casi hasta la segunda garganta, pero sólo para ser lanzados de nuevo hacia afuera por las terribles corrientes del mar; por fin, Sarmiento decidió desembarcar en el refugio del propio cabo Vírgenes. La pequeña colonia comenzó con una población total de menos de 350 personas, de las cuales ciento setenta y siete eran soldados y ochenta y una pobladores, incluidas trece mujeres y diez niños. Para la fundación formal de la Ciudad del Nombre de Jesús, Sarmiento bajó a tierra, según Arciniega, vistiendo la armadura de ceremonia completa y, aunque de ordinario usaba ropas de marino, eso sería característico. Los colonos iban en harapos, «y quien tenía chaleco no tenía

chaqueta».[23] Para su líder, la «llanura llena de yerbas olorosas y reconfortantes» era de hecho una tierra prometida; qué pensarían los desdichados campesinos y artesanos andaluces de estas inhóspitas estepas azotadas por el viento, más aun cuando el viento empujó a los barcos hasta perderlos de vista, y se quedaron con raciones para menos de cuatro días, aparte de un poco de harina de yuca y dos sacos de galletas. Soldados y pobladores estaban acostumbrados a trabajar duramente en medio de condiciones difíciles y Sarmiento cuidó de que lo hicieran. Pronunciaba inspirados discursos, y «todos respondían que estaban listos para obedecer y seguir hasta el fin del mundo, ya que no tenían otro padre», ni otra opción –y para todos excepto dos de ellos, ése fue realmente el fin del mundo–.

Exploraron en busca de alimentos hasta encontrar diferentes tubérculos y bayas, pescado y mariscos; sembraron verduras, parras y árboles frutales, incluidos membrillos y jengibre. A media legua de cabo Vírgenes se hizo el trazado de un municipio, con su plaza del pueblo (y la horca) y una iglesia con el techo hecho con velas. Tres días más tarde, los barcos regresaron y descargaron más provisiones. Se decidió embarrancar a uno de los barcos y usar la madera para construir; desafortunadamente, la operación se calculó mal, y se perdieron la mitad de la harina, el vino y los cañones; a pesar de ello, estaban muy bien armados, con veintidós piezas a cargo de Andrés de Viedma. Pero este incidente provocó una discusión con Diego de Ribera, hasta ahora partidario incondicional, que se fue precipitadamente, sin esperar los despachos: *more suo*, Sarmiento se tomó esta deserción todo lo mal que pudo. Se quedó con una nave pequeña, la *Santa María de Castro*, en mal estado y sin muchos de sus aparejos.

Nombre de Jesús, aunque concebida como municipio, era sólo una base avanzada, y el trabajo más importante estaba por venir. En cuanto al terreno, el mejor emplazamiento para construir un fuerte que bloqueara el estrecho estaba en la segunda garganta, pero Sarmiento lo desestimó por temor a que las corrientes hicieran casi inaccesible la navegación, y que los barcos corrieran el riesgo constante de ser arrastrados al Atlántico, como ya había sucedido tantas veces hasta esos momentos y como le pasaría de nuevo al *María* en su primer viaje hacia occidente. Su decisión fue que la posición principal debía estar en cabo Santa Ana, a unos 40 kilómetros de la región más cercana al punto más meridional de tierra firme. En la primera travesía a España, ya lo había señalado como el sitio idóneo: se asentaba en la frontera entre los dos grupos indios principales, con territorios de estepa abiertos hacia el Atlántico, montañas densamente arboladas al oeste; un puerto conveniente con mucha madera y agua, que daba abrigo a muchos ciervos y loros, que hacían pensar en un clima benigno; y un fuerte que estaba previsto en la primera garganta podría ser alcanzado con una marea.

Andrés de Viedma se quedó al mando de Nombre de Jesús, donde se necesitaba un hombre resuelto, porque el pequeño asentamiento ya había sido atacado por los indios. El *María* fue enviado hacia cabo Santa Ana para comenzar a cortar madera, y, tras esperar tres días no fuera que el mar les hiciera retroceder de nuevo, Sarmiento salió por tierra el 4 de marzo de 1584, con un centenar de soldados. Las vueltas y revueltas de esta accidentada costa suponían una distancia total de setenta u ochenta leguas; para hacerlas en los ocho días a que les alcanzaban las provisiones, tendrían que cubrir más de 50 kilómetros al día; Sarmiento, que siempre iba delante, de reconocimiento, debe de haber hecho una distancia mayor. Fue una travesía espantosa: la ropa no era la adecuada para el frío otoñal, el calzado no aguantó y tuvieron que improvisarlo con pieles y cuero de cabra. Recolectaron huevos de «buitre» (¿ñandú?), ciervos, bayas, frutos secos y tubérculos, pero, sobre todo, mariscos. Tuvieron que sacrificar los dos perros que les quedaban y las pocas cabras que llevaban para la crianza; comieron sabrosos frutos secos, parecidos a las castañas (probablemente de la haya antártica) que les provocaron terribles cólicos. Hubo enfrentamientos con algunos indios muy altos y muy valientes, que mataron a un hombre e hirieron a diez. Entre los heridos se podía repartir un poco de vino, pero lo que éstos y otros hombres sanos deseaban era morir entre los juncos y arbustos, y se les oía murmurar; pero Sarmiento se las apañó para hacerlos continuar hasta que el decimonoveno día llegaron a los límites de lo soportable: «Esperarían donde estaban, bien a que Dios se apiadara de ellos, o la muerte». Sarmiento, cuyo escrito muestra una compasión por la tropa rara en su época, trató de estimularlos en un último esfuerzo: que no se dijera que el rey «ya no tenía hombres como los de los viejos tiempos»[24] y, además, cabo Santa Ana estaba a la vista. Al siguiente amanecer salió con un puñado de seguidores, prometiendo –¿con cuánta convicción?– regresar cuando encontrara el *María*. Antes de haber andado unos doscientos pasos, avistó su bote y envió de vuelta la noticia: todos bajaron hasta la playa, algunos a cuatro patas, y supieron que el barco estaba protegido, a un tiro de arcabuz de distancia. Una ronda de pan y vino hizo milagros.

El 25 de marzo de 1584 Sarmiento fundó su segunda ciudad: Rey Don Felipe; se levantaron grandes edificaciones de madera para la iglesia y el almacén real; se destinaron sitios para el ayuntamiento, la casa del clero y un monasterio franciscano; se designaron magistrados, se colocaron empalizadas alrededor de la casa de gobierno y se montaron seis cañones en un bastión en dirección al mar. Se hicieron las habituales desesperanzadas siembras. Pero los alimentos estaban muy racionados –doce onzas de harina o galletas y menos de medio vaso de vino al día–; básicamente, tendrían que vivir de lo que les ofreciera el campo. Los mariscos, guisados con una corteza como la canela, servían como alimento de sustento

y se dio una nota singular e irónica: tenían tantas perlas que era de lo más aburrido sacárselas, «y, al principio, cuando no pensaban que morirían y esperaban escapar, las conservaban… pero, después, cuando se vieron desesperanzados, no les hacían caso».[25]

No es sorprendente que hubiera una incipiente conspiración para apoderarse del *María* y escapar; tan pronto se aplastó, y, por suerte, después de que la gente hubiera encontrado cierta protección, nevó durante quince días. Sarmiento decidió entonces regresar a Nombre de Jesús, llevando consigo algunos cañones para la primera garganta. Zarpó el 25 de mayo y llegó esa misma noche al pueblo donde se enteró de que se habían producido un amotinamiento y una ejecución, escasez de alimentos y una trifulca con los indios. Antes de que pudiera desembarcar, una terrible tormenta partió el último cable que quedaba y empujó al *María* hacia el mar. El temporal duró veinte días, por lo que fue imposible regresar; después de la pesadilla de la travesía, durante la que incluso llegaron a roer cuero, Sarmiento llegó a São Vicente el 27 de junio: el comienzo de un nuevo acto en su tragedia.

En São Vicente, Sarmiento no recibió gran ayuda; siguió hacia Río de Janeiro, donde el gobernador Salvador Correa de Sá fue más comprensivo y, lo cierto es que los portugueses parecen haberle sido, en general, de más ayuda que sus propios compatriotas. Diego de Ribera no había desatendido la colonia y, con las provisiones que había dejado en Río, Sarmiento pudo enviar una pequeña nave con harina y otros suministros al estrecho; pero Río era entonces un puerto de poca importancia y hubo de ir a Pernambuco en busca de mejor aprovisionamiento. Desde aquí partió de nuevo hacia el Sur, sólo para naufragar en Bahía: se perdieron totalmente el barco y las provisiones, excepto dos o tres barriles de vino y un cañón, y Sarmiento, que una vez había declarado que llegaría al estrecho aunque tuviera que navegar hasta allí en una tabla, alcanzó la orilla, magullado y sangrando, sobre dos tablas juntadas con clavos… Aquí y en Espíritu Santo recibió todo tipo de ayuda y acopió más provisiones, con las que el 13 de enero de 1585 salió de Río de Janeiro, desde donde su nave con suministros había zarpado en diciembre. Salió de inmediato con su cargamento de socorro; y una vez más, una terrible tormenta que duró siete días lo devolvió a Río, después de haber tenido que lanzar por la borda la mayor parte de las provisiones, y lograr mantener íntegro el barco, a duras penas, con unos cables improvisados. En Río descubrió que el buque nodriza que había zarpado en diciembre también había sido devuelto a ese puerto.

Todavía no había perdido las esperanzas. Recompusieron el barco con los pedazos que lograron salvar y quemaron los restos de un naufragio para tomar los clavos y piezas de hierro; hubo que buscar alquitrán en Bahía y grasa de dos balle-

nas que capturaron en el puerto. Ahora, tuvo que enfrentarse a un verdadero motín que logró sofocar mediante la coerción física de los cabecillas, y, con buenas palabras, en cuanto al resto. Pero los meses duraban una eternidad, parecía inútil continuar con aquellas desesperadas improvisaciones en Brasil, y decidió buscar una ayuda más eficaz en España. A finales de abril de 1586, Sarmiento zarpó de Río de Janeiro, enfermo pero sin dejar la cubierta por temor a una nueva insubordinación. El 11 de agosto estaba en las Azores y allí, en lo que eran de hecho aguas españolas, se tropezó con dos pinazas inglesas bien armadas. Con sólo veinte hombres, no tuvo más alternativa que rendirse.[26]

## Prisioneros del hambre

En Nombre de Jesús, Andrés de Viedma decidió que cualquier cosa era mejor que las indescriptiblemente inhóspitas estepas, azotadas por el viento de la Patagonia, y se llevó a las doscientas almas hasta Rey Don Felipe, que, según los informes de Sarmiento, debía ofrecerles mejor refugio y recursos más variados. Llegaron al pueblo en agosto de 1584, en pleno invierno, y enseguida se desilusionaron: los bosques y las playas podían sustentar a las pequeñas bandas de indios, habituados al clima y con mucha experiencia en la caza y la recolección, pero no a un gran grupo de hombres civilizados, desconcertados en su nuevo y salvaje entorno. Desesperado, Viedma envió a doscientos hombres de regreso a Nombre de Jesús, lo que equivalía casi a una sentencia de muerte para estos prisioneros del hambre: recibieron instrucciones de vigilar atentamente por si pasaba algún barco… El resto esperó en Rey Don Felipe todo el invierno y el siguiente verano; en el otoño de 1585 Viedma y sus sesenta supervivientes construyeron dos barcas y salieron hacia Nombre de Jesús. Una de las embarcaciones pronto naufragó, aunque todos los tripulantes se salvaron, Viedma se llevó a veinte hombres de regreso a Rey Don Felipe, diciéndole al resto que trataran de vivir lo mejor que pudieran en el área de la playa. Cuando regresó el verano, recogió a los supervivientes: entre todos, sumaban quince hombres y tres mujeres. Hacia finales de 1586, este pequeño grupo puso de nuevo rumbo al este, con el vago objetivo de llegar a Nombre de Jesús:[27] el camino estaba punteado por los cuerpos de los que habían sido enviados por la misma ruta hacía dos años.

Cerca de Terceira, Sarmiento pudo lanzar por la borda sus documentos y mapas, pero su piloto reveló su graduación. Tan notable cautivo fue recibido en Inglaterra con honores. Los barcos ingleses pertenecían a Walter Raleigh, prisionero y carcelero eran almas gemelas, y es muy probable que la obsesión de Raleigh con El Dorado fuera el objeto de sus prolongadas y cordiales conversaciones. Lejos

de su cargo de gobernador, en un sentido no sólo geográfico, el capitán general fue recibido por Burghley, Howard de Effingham, y la propia Isabel: más tarde se vanagloriaría de haber conversado durante hora y media en latín con la reina hereje, una conversación tan importante y confidencial que sólo podía ser transmitida verbalmente al propio rey de España en persona. Pronto fue liberado, en 1586, sin rescate, pero con un ambiguo mensaje personal de Raleigh para Felipe, y es casi seguro que la propia reina Isabel sondeó con él las posibilidades de paz.

Sostuvo una larga reunión con Parma, el gobernador de Felipe en Holanda, y luego cruzó Francia con el pasaporte de Isabel: mientras, lo que quedara de Viedma probablemente estaría reuniendo valor para el desesperado viaje hasta Nombre de Jesús. Y entonces, en una taberna en el borde del camino cerca de Bordeaux, Sarmiento cayó en manos de una banda de partidarios hugonotes. Esta vez el cautiverio no fue tan elegante como cuando estaba en manos de Raleigh: fue encerrado en un calabozo hediondo, donde perdió el pelo y los dientes, negociando en todo momento por su rescate –regateando doblemente, con sus captores y con la burocracia de Felipe– y pidiendo que enviasen ayuda a su colonia. Por fin, el Tesoro accedió a enviar el dinero –pero lo dedujo de la considerable deuda que por razón de la colonia la Corona adeudaba a Sarmiento–.

Fue liberado, con la salud y la fortuna muy deterioradas, en octubre de 1589; dos años más tarde, la «singular grandeza» del rey y la liberalidad por la que Sarmiento le dio las gracias (quizá no sin ironía), no habían bastado todavía para saldar sus cuentas. Tuvo una infructuosa entrevista con Felipe y, entonces, como Quirós, entró en el aburrido proceso de presentar un alegato tras otro, emotivos pero inútiles, pidiendo a gritos el rescate de sus pobladores. El año posterior al desolado regreso de la Armada Invencible no era el momento de impulsar proyectos que sólo podrían debilitar a España en el escenario de guerra principal; y, de hecho, la decisión de no actuar ya se había tomado. En diciembre de 1586, Felipe había consultado con tres de sus asesores lo que se debía hacer: había mandado dos barcos desde Perú (no se supo más de ellos), ¿debía enviar también dos de España? Sólo Santa Cruz lo aprobó; Medina Sidonia, de forma más realista, dijo que era demasiado tarde, que los colonos por este tiempo debían estar de regreso en Chile, o muertos; pronto, se confirmaría esto último.[28]

El resto es irrelevante. Sarmiento fue empleado como censor de poesía, eliminando de un plumazo ciento nueve folios de una larga narrativa en verso cuyo autor era, de forma intolerable, admirador del pirata Drake, y de Mendaña, pecado no menor. Cuando al fin se le llamó para el servicio activo, debe de haberse

acordado demasiado de Diego Flores (encarcelado ahora por su fracaso con la Armada), ya que fue en calidad de almirante de uno de los convoyes de las Indias. Su nombramiento en la flota a punto de zarpar en octubre de 1592 es lo último que se sabe de Pedro Sarmiento de Gamboa; probablemente murió en la travesía y todos sus colonos, menos uno, habían muerto antes que él.

Enero de 1587: un puñado de harapientos en una playa patagónica divisó cuatro barcos que penetraban en el estrecho; esa noche hicieron fuego y desde los barcos les respondieron haciendo señales con las linternas. Por la mañana, se vio una barca que se acercaba a la orilla, y, con permiso de Viedma –¡todavía quedaban rastros de mucha disciplina!–, tres soldados corrieron con una bandera blanca para señalar por dónde debía pasar el bote. Éste llegó a la playa, pero la alegría se deshizo al momento: los recién llegados no eran auxiliadores venidos de España ni de Brasil, sino ingleses que iban hacia Perú. Les ofrecieron la posibilidad de llevarlos, pero los españoles se retiraron, temerosos de que esos herejes fueran muy capaces de engañarlos y lanzarlos al mar. El inglés trató de tranquilizarlos, asegurándoles que ellos eran los mejores cristianos, y uno de los tres, Tomé Hernández, subió al bote que partió con él. Hernández le suplicó al jefe que recogiera a sus dos compañeros y le preguntaron cuántos españoles había en total; respondió: doce hombres, tres mujeres.

> El general quiso entonces que este testigo le dijera a los otros dos soldados que fueran a buscar al resto, y prometió venir a embarcarlos a todos, y que le esperaran. . . [pero] cuando Thomas Candi llegó a bordo, y vio que hacía buen tiempo para navegar, zarpó sin esperar al resto de personas por las que había enviado. . .[29]

Aun después de cuatro siglos, estas crudas manifestaciones hielan la sangre.

Así, Cavendish siguió navegando, para curiosear por las calles de Rey Don Felipe, con su horca y sus muertos «en sus casas, y con sus ropas»; también, previsoramente, para desenterrar cuatro cañones y darle el nombre que todavía lleva: Puerto del Hambre (Lámina XIX). Éste no era el fin todavía: tres años más tarde, el *Delight* de Bristol se encontraba en el estrecho: «En Puerto del hambre hablamos con un español, que nos contó que llevaba viviendo en esas partes seis años… solo en una casa durante mucho tiempo, y su único consuelo hasta nuestra llegada era su arma de fuego». Lo llevaron a bordo, pero al regreso el *Delight* naufragó cerca de Cherbourg, y él no estaba entre los seis supervivientes.[30] Tomé Hernández se separó de Cavendish en Chile, y vivió para hacer su declaración en Lima en 1620: nuestro único testigo directo de esos días de angustia y desesperación.

*Lámina XIX*. SARMIENTO EN EL ESTRECHO. Una idealizada Ciudad Rey Don Felipe, rebautizada como Puerto del Hambre, los fuegos de Tierra del Fuego, y varios gigantes, incluidos el tragaflechas de Pigafetta (véase Lámina VII). La toponimia refleja Magallanes (B. de S. Iulian, *c.* 1100 Vírgenes), Drake (3 Ins. Draco), Sarmiento (Philippopolis), Cavendish (P. Famin, C. Frowart), y los holandeses Cordes y van Noort en 1599-1600 (Oliuers B., Canal Maurity). De la «Collection of Voyages» de L. Hulsius; reproducida en J. Parker (ed.), *Merchants and Scholars* (Minneápolis, 1965). Por cortesía del servicio de Publicaciones de la Universidad de Minnesota. UNA.

Así terminó el sueño de Sarmiento: la última gran acción española en estas regiones, y bien la más inútil y trágica en los anales del mar o la cúspide del heroísmo español, según como se mire;[31] pero, sin duda, no hay que escoger, porque fue ambas cosas. Ni, por supuesto, fue España el único país obligado «por las presiones y tal vez mayores imperativos a abandonar a su suerte a muchos pobladores heroicos»: en el mismo momento en que tenía lugar esta agonía en el estrecho, en el lejano norte, unos sesenta ingleses, hombres y mujeres, de la perdida colonia de Virginia sufrían y morían.[32] Con los recursos de la época, la colonización de una región tan remota e inclemente como el estrecho, era probablemente inviable desde un punto de vista logístico, aunque la expedición hubiera avanzado de forma fluida y hubiera llegado a su destino sin contratiempo. Analizando cada uno de los detalles, el sitio elegido no fue afortunado: cuando en 1843 los chilenos confirmaron su pretensión sobre el estrecho, su asentamiento original de Puerto Bulnes, (Puerto del Hambre), duró sólo seis años, antes de mudarse a una posición mucho más favorable en Punta Arenas,[33] pero la existencia de esta moderna ciudad de más de sesenta y siete mil habitantes es casi inconcebible sin navegación a motor.

No obstante, la leyenda no permitió morir tan fácilmente a los pobladores de Sarmiento; junto con los supervivientes imaginarios de otras infortunadas travesías, las de Simón de Alcazaba y Camargo, en la imaginación popular esos hombres se convirtieron en los fundadores de la fantástica y fastuosa «ciudad encantada de los Césares», oculta en algún lugar de la Patagonia, entre dos sierras limítrofes de diamantes y de oro. En fecha tan tardía como 1782, en la última gran rebelión india, Gabriel Condorcanqui, que se hacía llamar Tupac Amaru II, «enardeció a las multitudes, proclamándose "Inca, señor de los Césares y Amazonas"».[34] No puede haber mayor ironía que esta evocación de esplendor fantasmagórico.

## La revancha inglesa: Fenton y Cavendish

Tras el retorno de Drake a Inglaterra, bullían los proyectos de pillaje: «Señores de fortuna y señores sin fortuna tenían en esa época la misma disposición a incomodar al enemigo».[35] Ya antes de que Drake regresara, pero después de que se supiera por John Winter que había pasado al mar del Sur, el más joven y más grande Richard Hakluyt había proyectado, con considerable desfachatez, la toma del estrecho y de São Vicente: se podría enviar a un pirata forajido «como si fuera cosa suya, y no con la aprobación del estado inglés», y establecer una colonia poblada con cimarrones y convictos, hombres y mujeres–

> E imponerles a algunos buenos capitanes ingleses . . . no hay duda de que someteremos a Inglaterra todas las minas de oro de Perú

> y toda la costa y toda la extensión de esa tierra firme de América que da al mar del Sur–.[36]

Oficialmente, sin embargo, y mientras se mantenían con España relaciones fluidas, aunque frágiles, se ponía más atención en seguir el éxito de Drake con el sultán de Ternate, lo que parece indicar «un proyecto de una corporación tal que se aventure en los dominios y naciones situados más allá de la línea equinoccial», según se escribió al parecer en noviembre de 1580.[37] Se propuso a Drake como gobernador vitalicio de la compañía, y se añade la interesante solicitud de establecer «una casa de Contratación con las mismas órdenes concedidas por el rey de España». Por lo visto, la Compañía de Moscovia puso objeciones, ya que las Molucas, al quedar al norte de la Línea, estaban en su esfera y el proyecto se perdió porque eran más atractivas las posibilidades creadas por la presencia del refugiado Dom Antonio en Inglaterra. Éstas incluían la ocupación de Terceira en las estratégicas e importantes Azores, como alternativa para ir hacia la India portuguesa, que se esperaba se uniera al pretendiente, y para establecer el comercio de especias desde Calicut.[38] El nuestro no fue el primer «siglo global».

A pesar de tantos despachos alarmistas del embajador español Mendoza (expulsado pronto por su conspiración), estos planes quedaron sepultados en las disputas personales y políticas, y, cuando Drake se hizo de nuevo a la mar, fue para la gran incursión a las Indias Occidentales de 1585-86, en la que tomó Cartagena, pero no tenía suficiente fuerza para abordar Panamá. El manto del Dragón recayó, en primer lugar sobre los inadecuados hombros de Edward Fenton, que era un soldado, no marino, y había reemplazado la elección original de Martin Frobisher como jefe de la expedición de continuidad. La conocida dureza de Frobisher al menos hubiera garantizado que cualquier escaramuza pirata se hubiera llevado a cabo eficazmente. En cambio, la travesía de Fenton fue tan mal dirigida como cualquiera de las que que tenemos constancia, excepto la de Diego Flores. Aunque Drake y la Compañía de Moscovia tenían grandes participaciones en ésta, la empresa era esencialmente de Leicester –el buque insignia de 400 toneladas y cuarenta cañones cambió su nombre por el de *Galeón Leicester*– y estaba bien concebida; y naufragó, por culpa de incompatibilidades personales y la codicia despertada por el saqueo de Perú. Nunca llegó ni a aproximarse a sus objetivos, ni oficiales ni de otro tipo, y, de hecho, su principal interés es el escabroso diario que, por razones muy obvias, llevaba mayormente en clave, el capellán Richard Madox.[39]

Las instrucciones de Fenton eran de viajar hasta las Indias Occidentales y Catay por el cabo de Buena Esperanza, excluyendo la ida o el regreso por el Estrecho, «excepto en caso de un gran imponderable». Esta vía de escape era suficiente para los espíritus más apasionados, entre los que se incluían el sobrino de Sir

John Hawkins, William y el primo de Drake, John, además de los pilotos de Drake en la circunnavegación, Blacoller y Hood; también, el siniestro protestante portugués Simão Fernández, que tenía más disposición para el saqueo que para ir al Estrecho, tratando obviamente de evadirse cuando hubo que tomar una decisión. No es necesario que nos detengamos en los detalles del fracaso. Los cuatro barcos zarparon en mayo de 1582, demasiado tarde, y tras algunos infortunios en Sierra Leona llegaron a Brasil, donde, como hemos visto, cruzaron las rutas de Diego Flores y Sarmiento. La disensión había comenzado en el canal de la Mancha, y ahora ya era el principal problema. El propio Fenton, en su apología póstuma dirigida a Burghley y Leicester, enfatiza su sincera intención; pero, según Madox (que era un hombre íntegro) y William Hawkins, tenía ideas de hacerse rey pirata en Santa Elena, falsificando la bandera portuguesa y tomando las carracas de Carreira: «Dijo que la reina era su amor. Atravesaría el mar del Sur para ser como Francis Drake».[40] Llegado el momento, se retiró, temeroso de las fuerzas españolas en el estrecho. Frente al sudeste de Brasil un consejo de diciembre de 1582 decidió volver al comercio y revituallar en São Vicente; John Drake desertó y se llevó su bajel hacia el río de La Plata, naturalmente para caer en manos españolas. La opción del cabo de Buena Esperanza se mantenía abierta en teoría, aunque es probable que Fenton hubiera decidido vender su mercancía y poner proa a casa. En São Vicente las perspectivas quedaron arruinadas por la batalla con el *Begoña*, y a pesar de la murmuración de las tripulaciones, todavía ansiosas de saqueo, Fenton renunció a la travesía.

La verdadera importancia de este triste asunto está en que evidencia el poderoso atractivo del mar del Sur; según William Hawkins, «no hay esperanzas de hacer dinero… sino es pasando el estrecho».[41] Esto, unido a un liderazgo pésimo, fue suficiente para malograr una operación bien pensada que podría haber llevado el comercio inglés al sur y al este de Asia dos décadas antes de que lo lograra la Compañía de las Indias Orientales. No obstante, Drake había demostrado que los dos objetivos de las Molucas y Perú no eran del todo incompatibles, que un líder resuelto podría beneficiarse al mismo tiempo de «las Indias de las especias y de las minas».[42]

Las relaciones angloespañolas empeoraron en 1584, e Isabel, aunque todavía reacia a la guerra abierta, veía menos necesidad de mantener siquiera una apariencia de respeto hacia las pretensiones y susceptibilidades de Felipe. Se planificó una poderosa flota para las Molucas, probablemente para que pasara por el estrecho –quince barcos y bajeles, veinte pinazas, mil seiscientos hombres, un tercio de ellos soldados– bajo el mando de Drake; nada que ver con una operación comercial pacífica. Pero el recrudecimiento de la crisis en Holanda tras el asesinato de

Guillermo de Orange por un agente español (julio de 1584), la incautación de los barcos ingleses en los puertos ibéricos en mayo de 1585, seguida de la incorporación de tropas inglesas bajo el mando Leicester a la «Guerra Popular» holandesa –fueron factores que obligaron a retener gran cantidad de armamento en aguas cercanas al país, por lo que Drake fue enviado a las Indias Occidentales–.[43] El más distante ámbito del mar del Sur se dejó a la empresa privada, y los primeros que entraron fueron el deslumbrante cortesano George Clifford, conde de Cumberland,[44] y Thomas Cavendish, un joven caballero de buena familia y fortuna de East Anglia, y ninguno perteneciente a la camada de corsarios de West Country. Cumberland, parece ser que en colaboración con Cavendish, envió dos barcos hacia el estrecho y Perú en 1586, pero sólo llegaron hasta los 44ºS y, aparte de los gratuitos robos y la quema de aldeas de negros en Sierra Leona y algunos desordenados combates en Brasil, sus capitanes poco lograron. Su presa más útil fue el portugués López Vaz, capturado lejos del río de La Plata y llevado a Inglaterra, donde se convirtió en un valioso informante para Hakluyt.

Cavendish, que había adquirido experiencia en la travesía de Grenville hacia Virginia en 1585, era su propio dueño: zarpó por su cuenta y tuvo mejor fortuna.[45] Con el *Desire* recientemente construido, de 120 o 140 toneladas y dos barcos más pequeños, salió de Plymouth el 21 de julio de 1586 y llegó a *Puerto Deseado*, al norte de Puerto de San Julián, a mediados de diciembre, zarpando de nuevo el 28. Cavendish se había programado bien para no tener que invernar en la Patagonia, un seguro caldo de cultivo de disensión y a menudo causa de amotinamientos y del abandono de la travesía.[46] El 6 de enero de 1587 entró en el estrecho y, como hemos visto, recogió a Tomé Hernández y examinó las desalentadoras reliquias de Rey Don Felipe. Dio nombre a cabo Froward, el punto más meridional de tierra firme, y más adelante fue retenido durante un mes por «el más desagradable y repugnante clima», aunque encontraba «al final de cada milla o dos un puerto a cada lado de la tierra». El 24 de febrero pasó hacia el mar del Sur, en cincuenta días, frente a los treinta y ocho días de Magallanes y los dieciséis de Drake.

En Mocha tuvieron un altercado con los araucanos, que los confundieron con españoles, pero en St Mary (isla Santa María) los indios sometidos se mostraron muy amistosos después de que «él los pusiera alegres» y se convencieran de que entre los recién llegados no había ninguno de los antiguos amos. Hacia el 30 de marzo se encontraban en bahía Quintero, donde Tomé Hernández, como es natural, haciendo caso omiso de sus «profundos y deplorables votos» de lealtad, se escapó, y dos días más tarde les echó encima doscientos caballos; una docena de ingleses resultaron muertos en el enfrentamiento, y otros capturados. Entre el 23 y el 25 de abril tomaron un barco grande y dos bajeles en las radas de Arica, pero el lugar

estaba demasiado bien defendido como para arriesgarse a desembarcar. Los españoles habían aprendido la lección de 1579, aunque todavía no muy bien; dos días más tarde, Cavendish tomó un bajel (con un útil piloto griego), y torturaron a los prisioneros hasta que confesaron que llevaban «cartas de aviso» para Lima. En una incursión cerca de Pisco sólo consiguieron algunas provisiones, y la toma de un barco de 300 toneladas tampoco les permitió hacerse con nada mejor; la mejor presa tenía un cargamento que hubiera valido unas 20.000 libras, «si hubiera estado en Inglaterra o en cualquier otro sitio cristiano donde pudiéramos haberla vendido». Paita fue saqueada y quemada, otro disparate, pero no fue ésta la última vez que esta pequeña población, «de más importancia que lo indicaba su arruinada apariencia», sufría tamaño castigo por tener el único fondeadero seguro en esta parte de la costa.[47]

Se habían separado y vuelto a juntar en repetidas ocasiones, pero hacia el 25 de mayo los tres barcos, más una presa, se reunieron en Puna. El señor indio de la isla y su «maravillosa» esposa española habían partido con 100.000 coronas, pero su lujosa casa se convirtió en apropiado cuartel, con un almacén donde había grandes cantidades de provisiones de brea y fibra para los cables; la descripción que hace Pretty de la isla, casi del mismo tamaño que Wight, es idílica. Aquí carenaron y aseguraron gran parte de los aparejos y las piezas de hierro, así como las campanas de la iglesia que habían quemado. Hubo alguna lucha intensa en la que resultaron muertos nueve hombres y tres fueron capturados, aunque ellos decían haber matado a cincuenta españoles e indios; después de esto quemaron el pueblo de trescientas casas y cuatro barcos que se hallaban en los astilleros, y «crearon la confusión en sus campos, huertos y jardines». Dos semanas muy excitantes; es cierto que ahora estaban en guerra abierta con España, pero también es evidente que a Cavendish no puede describírsele como a Drake, como un «corsario sin crueldad».[48]

Poco después de llegar a Puna el 5 de junio, quemaron su nave más pequeña, por falta de hombres que la tripularan, y pusieron rumbo hacia Nueva España, avistando Costa Rica el 1 de julio; las noticias de la incursión llegaron a Panamá y se enviaron dos barcos con dos semanas de retraso, mientras el virrey de Nueva España no era advertido a tiempo. Dos barcos de Sonsonate fueron tomados y quemados; eran muy valiosos por la información recibida por un piloto francés, Michael Sancius (Miguel Sánchez) sobre la ruta y posible fecha de llegada de los Galeones de Manila. Guatulco fue totalmente saqueada y, según la tradición local, la habitual quema de la iglesia quedó marcada por la milagrosa preservación de una venerada santa cruz, que después fue víctima de los cazarecuerdos, y tras una investigación de dos mil folios del accidente, fue trasladada a la catedral de Oaxaca.[49] Cavendish evitó pasar por Acapulco, tocó una serie de pequeños puertos y bahías

hacia el Norte, y carenó en Mazatlán antes de llegar a cabo San Lucas, donde pensaba permanecer a la espera del Galeón, el 14 de octubre.

Hasta ahora la travesía no había sido muy provechosa: al menos una veintena de barcos y pequeñas embarcaciones habían sido tomados y destruidos, pero ninguno llevaba tesoros ni mercancías transportables de gran valor. Sin embargo, el éxito verdadero estaba al alcance de la mano, ya que el 4 de noviembre se avistó el *Santa Ana* de 600 toneladas. Los ingleses eran inferiores en número pero el Galeón no llevaba cañones montados: «Como en esta travesía no se había avistado ningún otro barco más que los nuestros . . . [los Galeones] siempre navegaban con poca artillería o ninguna, y con poco temor de corsarios, como si estuvieran en el río de Sevilla».[50] El *Santa Ana* rechazó el primer ataque inglés con armas ligeras, pero no pudieron hacer frente a los dos manejables barcos que llevaban veintiocho cañones en total, y, tras una cruenta batalla de cinco o seis horas, se rindió.

Ahora sí que la travesía estaba «hecha»: 122.000 pesos de oro, o casi 70.000 libras; perlas, ricas sedas, almizcle, en total, una inversión de 1.000.000 de pesos en Manila, que valía el doble en Nueva España.[51] Había más cosas de las que podían llevarse, y hubo que quemar la mayor parte con el barco, aunque se conservó bastante carga. Los prisioneros también eran interesantes: la mayoría de ellos, incluido Sebastián Vizcaíno, fueron depositados en tierra en Baja California, pero Cavendish se llevó dos chicos japoneses y tres filipinos, un portugués experto en China y un piloto que conocía la isla de los Ladrones y las Filipinas. Hacia allí zarpó ahora, llegando a Guam el 3 de enero de 1588 y pasando el día 14 por el estrecho de San Bernardino.

El más pequeño de los dos barcos restantes había desaparecido cuando salieron de California, y Manila era un hueso demasiado duro de roer para un solo galeón. Cavendish pasó dos semanas entre las Filipinas meridionales; intentó capturar un nuevo Galeón que se construía en Panay, pero los españoles locales estaban atentos y lo rechazaron. Se despidió con un floreo: «Nuestro general envió elogios al capitán español… y le deseó que se proveyera de gran cantidad de oro: porque pensaba encontrarse con él en Manila dentro de pocos años…». El obispo Salazar de Manila tuvo que admitir la «valentía sobrehumana» de este «bárbaro infiel»; su profunda pena no era por la pérdida del *Santa Ana* y la ruina provocada, sino porque un simple joven con un pequeño y maltrecho barco hubiera arremetido de forma tan festiva y fanfarrona contra «un ejército de capitanes de [Su Majestad]… salió de entre nosotros riéndose, sin nada ni nadie que le molestara; nadie le ha hecho sentir que los españoles están en esta tierra con algún propósito».[52]

El 8 de febrero Cavendish estaba frente a Gilolo; por alguna razón, no se detuvo como Drake en las Molucas; quizás la enfermedad que se desató pocos días después ya mostraba sus efectos. En lugar de eso, se tomó un respiro en el sudeste de Java, donde cultivó relaciones muy cordiales con el rajá local y también con dos portugueses que preguntaban por su rey Dom Antonio, dado por muerto por los españoles. Cavendish les aseguró que estaba vivo y que se mantenía honorablemente en Inglaterra, «y que habíamos venido bajo las órdenes del rey de Portugal al mar del Sur, donde habíamos combatido a los españoles». También dejó tres grandes cañones, sin que quedara claro si eran para los portugueses o para los javaneses, y recibió entusiastas ofertas de que si llegaba Dom Antonio, tendría a su mando las Molucas, China (es decir, Macao), y las Filipinas. Esta aparentemente exitosa propaganda no impidió que los portugueses informaran a las autoridades de Malaca sobre la visita.[53] Tras haber sentado semejantes bases para futuros proyectos, Cavendish zarpó de vuelta a su país el 14 de mayo, por el Cabo y Santa Elena: una semana antes de entrar en Plymouth el 9 de septiembre, supieron por un barco flamenco de la derrota de la Armada en agosto, «para especial regocijo y tranquilidad de todos». En realidad, un feliz retorno.

El botín del *Santa Ana*, muy exagerado por los rumores, era no obstante suculento: probablemente de unas 125.000 libras, quizá dos quintas partes de los ingresos anuales normales de la Corona. Cavendish le ofreció un banquete a la reina en Greenwich, pero su reiteración de las hazañas de Drake no le valieron el título de *Sir.* Aparte de su éxito económico, la travesía fue muy provechosa desde el punto de vista de la inteligencia: es evidente que en las Indias Orientales Cavendish se había preocupado tanto de la guerra política y la recopilación de información como del saqueo y las especias, para lo cual tenía poco espacio. El patrón del *Desire*, Thomas Fuller, trajo de vuelta rutas detalladas de navegación para toda la travesía, y Cavendish había conseguido un gran mapa de China, del cual se dedujo la existencia de un ejército de 7.923.785 hombres. Se había llevado el nombre inglés a las Filipinas, donde Cavendish se esforzó por congraciarse con los indios de Capul, quienes le prometieron «ayudarlo cuando quisiera volver a derrotar a los españoles»; en Java sus contactos fueron también amistosos. Por tanto, podía congratularse a sí mismo por lo bien que había conducido el muy prometedor reconocimiento, que sin duda esperaba aprovechar más en un segundo viaje.[54] Pero ese viaje estaba condenado al desastre, y, de hecho, ningún inglés repetiría su hazaña en el mar del Sur hasta los días de los bucaneros, un siglo más tarde.

El primer intento tuvo lugar al año de regresar Cavendish, y lo hicieron John Chidley y Andrew Meyrick, quienes zarparon desde Plymouth en agosto de 1589 «hacia el mar del Sur, y principalmente hacia la famosa provincia de Arauco en la

costa de Chile», que, según Cavendish, estaba llena de minas de oro. De los tres altos barcos de Chidley, sólo se volvió a oír hablar de uno, el *Delight*, hundido en Normandía con, según hemos visto, el último español de Rey Don Felipe.[55]

Ya en 1589 los informes españoles hablaban de otra aventura conjunta de Cumberland y Cavendish hacia el mar del Sur y del último, por separado, también hacia China. Cumberland llegó sólo a las Azores y Cavendish parece haber gastado enseguida lo que había ganado con el *Santa Ana*, recuperando tierras hipotecadas para el primer viaje, invirtiendo en algunas empresas de pseudopiratería y poco rentables, y poniendo a punto su segunda flota.[56] Esta era a lo grande: contaba con el gran *Galeón Leicester*, su propio y antiguo *Desire*, remodelado, el *Roebuck* de 240 toneladas y veinte cañones, *The Black Pinnace* que había traído el cuerpo de Sir Philip Sydney a una Inglaterra enlutada, y un pequeño bajel: al menos ochenta cañones y unos trescientos cincuenta hombres. Entre sus capitanes figuraban John Davis, considerado por muchos entonces y todavía hoy, uno de los más grandes navegantes en la Inglaterra de la época, con la promesa de que «cuando regresemos a California llevaré su pinaza junto con mi propia barca (que para eso ha venido conmigo con grandes trabajos) a la búsqueda de ese descubrimiento al noroeste en las partes lejanas de América…».[57] En opinión de Quinn, el objetivo de Cavendish no era sólo el rutinario saqueo de Perú, sino también «un comercio de galeones ingleses con China [y quizás Japón] que podría competir hasta con el fabulosamente rico galeón de Manila». A tales fines, sus dos jóvenes japoneses y su portugués experto en China serían sin duda útiles intermediarios.[58] Con estas altas perspectivas, zarpó desde Plymouth el 26 de agosto de 1591.

Cavendish pensaba comenzar tomando Santos, en Brasil, como base, pero se quedaron inmovilizados en la zona de las calmas ecuatoriales y aquí, tras la denuncia de los dos japoneses de que un piloto portugués estaba planeando desertar en Santos, Cavendish hizo «ahorcar al pobre *Portingall*».[59] Sufrían de escorbuto y de escasez de alimentos antes de llegar a Brasil, pero Santos fue debidamente tomada el 16 de diciembre (toda la población estaba congregada en misa), aunque por negligencia, los habitantes hicieron desaparecer la mayoría de las provisiones locales con las que Cavendish había contado. No zarparon de nuevo hasta el 24 de enero de 1592, lo bastante tarde para la estación. Una tormenta dispersó la flota frente al Plata; aunque Cavendish no había fijado un punto de reencuentro, los tres grandes barcos y *The Black Pinnace* se reencontraron en Puerto Deseado el 16 de marzo, ya en otoño. Para entonces, la moral estaba demasiado baja entre lo que Cavendish calificaba de «la más abyecta y amotinada tripulación jamás llevada fuera de Inglaterra por hombre alguno». Y no mejoró con el clima del estrecho, «insoportable para los cristianos», donde a finales de abril tuvieron que buscar refugio

pocas millas al oeste de cabo Froward. Igual que los hombres de Sarmiento, su alimentación se redujo a mariscos, corteza de canela y algas; en el *Galeón Leicester*, cuarenta hombres murieron en siete u ocho días y setenta enfermaron, «por lo que no llegaban a cincuenta los hombres capaces de mantenerse en pie sobre cubierta». Todos los barcos habían perdido o gastado muchas de sus velas y cables, y todavía no estaban en pleno invierno.

En esta desesperada situación, Cavendish decidió virar en redondo y llegar a las Indias Orientales por el Cabo; tras protestas de las tripulaciones, y debido a que ni Puerto Deseado ni Puerto de San Julián eran sitios apropiados para proteger los grandes barcos, tomó la decisión de regresar a Brasil para recuperarse. Como advertiría Richard Hawkins, «todos los hombres deben tener cuidado de no dar ni un paso atrás . . . porque no he visto hasta ahora que ninguno de los que han cedido no haya vuelto de inmediato a casa» –se refería específicamente a Fenton y Cavendish–.[60] Semejante decisión era inevitablemente fatal para la travesía, pero quizás, a menudo, la única salvación de los navegantes, o algunos de ellos.

La noche del 20 de mayo, no muy lejos de Puerto Deseado, el *Desire*, el barco de Davis, y *The Black Pinnace*, se separaron del convoy. Una vez más, inexplicablemente, Cavendish tampoco había señalado un punto de reencuentro; y, de nuevo inexplicablemente, aunque pensaba que los dos barcos desaparecidos se dirigirían a Puerto Deseado, no hizo ningún esfuerzo por encontrarlos: se limitó a denunciar «ese villano que ha sido mi desgracia y la de todo Accon, me refiero a Davis», y siguió rumbo a Brasil. Mientras tanto, su cabeza de turco, Davis, al no encontrar al general en Puerto Deseado, reparó la nave y continuó a travesía, aunque es cierto que su único interés era probablemente el paso del Noroeste. No pudo salir del puerto hasta el 7 de agosto, y debe de haber sido impulsado hasta las cercanías de las Malvinas; tres veces intentó penetrar en el mar del Sur, en lo más crudo del invierno, perdiendo allí *The Black Pinnace*, hasta que el 10 de octubre fue empujado de vuelta al estrecho. Hacia el 30 de junio regresó a la isla de los Pingüinos frente a Puerto Deseado: había hecho la segunda travesía completa desde cabo Deseado hasta cabo Vírgenes en diecisiete días. Se llevaron veinte mil pingüinos –desecados, porque no tenían suficiente sal– y zarparon hacia Inglaterra el 22 de diciembre. Perdieron veintidós hombres en Brasil, al ser sorprendidos por los portugueses mientras se aprovisionaban de agua y, colmo del horror, los mal conservados pingüinos se pudrieron y les salieron los gusanos más repulsivos: «Devoraban todo lo que encontraban, menos el hierro».[61] Davis, más líder y menos animador que Cavendish, los mantuvo en activo, y el 11 de junio de 1593 habían llegado a Berehaven en Irlanda –con dieciseis hombres, de los cuales sólo cinco estaban aptos para mantener al barco en funcionamiento–.

Siete meses antes había muerto Cavendish. Había ido ascendiendo por la costa brasileña, combatiendo a los portugueses con bastante mala fortuna. Tenía planes –secretos, por temor al amotinamiento– de desmantelar el *Roebuck* para reparar el *Galeón Leicester* y, a su mando, aparentar dirigirse a Santa Elena para apoderarse de las carracas de Carreira, pero con la verdadera y oculta intención de volver al estrecho. Pero en la segunda de las tres batallas con los portugueses perdió a veinticinco hombres de los ochenta con que contaba y ante esta situación, el *Roebuck* desertó. En el barco insignia, Cavendish logró mantener su autoridad, empleando en parte la violencia física, como hizo Sarmiento en un caso similar, e incluso sedujo a sus hombres –al menos aparentemente– para dirigirse de nuevo al estrecho. Pero el asesinato de los treinta enfermos que estaban en tierra, exceptuando dos, fue demasiado para lo que quedaba de moral y Cavendish puso proa a Santa Elena. Pero pasó de largo y sus hombres lo obligaron a seguir rumbo al Norte, hacia la isla de Ascensión. Cavendish se preparaba para morir; difícilmente podría decirse que recobrando la compostura, pues la amarga diatriba que escribió, culpando a todo el mundo salvo a sí mismo, es la obra de un hombre rayando en la demencia: «Entre tanto acoso mi espíritu estaba tranquilo, deseando que mi cuerpo encontrara en este mundo un lugar desierto donde morir y reposar» y en la Ascensión quería «acabar su infortunada vida». Pero tampoco vio esa isla y murió en el mar: un rufián mimado, hijo de la fortuna, abandonando su vida en una agonía del espíritu. Davis sobrevivió, para defenderse con dignidad, en *The Seamans Secrets*: después de todo, el «fugitivo» fue el último en llegar a casa.

## La última incursión inglesa: Richard Hawkins

Según Sir William Monson, principal publicista naval de Inglaterra de inicios del siglo XVII, las espectaculares incursiones de Drake y Cavendish sólo «previnieron [a los españoles], sin molestarlos [es decir, perjudicarlos], para que se fortalecieran en esas partes… tal y como demuestra la captura del Sr. Hawkyns en el mar del Sur en 1594».[62] Herido por los asuntos de El Callao, el virrey Toledo tenía planes grandiosos de fortificar Guayaquil, Paita, El Callao y Arica, que se perdieron en los enmarañados «canales oficiales» del Consejo de Indias pero, después de Drake, el ingeniero Bernardino de Tejeda llegó a Perú y, a mediados de 1587, había fundido cuarenta y cuatro piezas para la nueva armada del virreinato; después de Cavendish, tomó a su cargo cuatro fuertes en El Callao, y se añadieron torretas a las Casas Reales del muelle.[63] Aunque hacia 1590 las defensas todavía eran inadecuadas, el sucesor de Cavendish, Sir Richard Hawkins, se enfrentó a una reacción española mucho más eficaz.

Hawkins, hijo del gran Sir John, tenía veinticinco años cuando mandaba un pequeño galeote en la expedición de Drake a las Indias Occidentales de 1584-85, y luchó con un barco de la reina de 250 toneladas contra la Armada. Sus incomparables *Observaciones* nos lo presentan como un marino reflexivo y un escritor encantador, aunque demasiado cordial para mandar.[64] Años más tarde, después de pactada la paz con España, afirmó que su intención era hacer un reconocimiento del comercio en las rutas de Cavendish; pero no excluía el saqueo de los enemigos de la reina en Perú, y J. A. Williamson cree que entre sus objetivos podía estar incluida la búsqueda de *Terra Australis*. No es seguro que tuviera una comisión propia, pero sí cierta autorización. Zarpó de Plymouth el 12 de junio de 1593 con dos barcos, el *Dainty* de 300-400 toneladas y el *Fancy*, y un barco de aprovisionamiento.[65]

La travesía transatlántica se desarrolló sin incidentes: los marinos ingleses todavía no habían aprendido a valorar la ruta portuguesa, que tomaba el curso oeste bien al norte de la zona de las calmas ecuatoriales, y aunque Hawkins no hizo escalas en las Canarias ni en Sierra Leona, hasta finales de octubre no divisaron Santos.[66] Para entonces, sólo le quedaban una veintena de hombres sanos de los ciento sesenta y cuatro iniciales, debido al escorbuto; pero el tratamiento con naranja y limón, «remedio cierto para esta enfermedad», permitió una rápida recuperación. Sin embargo, eso fue todo lo que pudo conseguir en Santos; los portugueses cortésmente le conminaron a alejarse y, en su deplorable estado, lo único que pudo hacer fue obedecer; en todo caso, no tenía la audacia calculada de un Drake ni el instinto transgresor de un Cavendish que le indujeran a desoír la advertencia. Logró recuperarse totalmente en unas islas al norte de Río de Janeiro, donde quemó el barco bodega. Navegaba de nuevo hacia el estrecho cuando el 10 de diciembre se internó en una tormenta frente al río de La Plata, y el *Fancy* desertó: una combinación que ya venía siendo casi habitual. El 2 de febrero avistó una tierra desconocida, y para «perpetuar la memoria» de la castidad de su Reina Virgen, la nombró «*tierra virgen* HAVVKINS». A pesar de su descripción, demasiado favorable, deben de haber sido las Malvinas.[67] Avistó cabo Vírgenes el 10 de febrero de 1594 y tuvo una difícil travesía de cuarenta y seis días; su relato destaca sobre todo por un ameno ensayo sobre los pingüinos –la palabra parecía galesa, y recordaba al príncipe Madoc y al «rey *Motezzana* (o más bien emperador) de *México*».

El 29 de marzo entró en el mar del Sur y tres semanas después estaba a poca distancia de isla Mocha, donde fue cauto en sus contactos con los indios. Hawkins pretendía mantenerse en alta mar para pasar inadvertido y dar su primer golpe bien al norte de El Callao; pero su tripulación estaba ávida de pillaje y le obligaron a asaltar Valparaíso. Allí se apropiaron de cuatro barcos con sus cargamentos, «buena mercancía en Lima, pero de escasa importancia»; pero el quinto barco venía de

Valdivia con «cierta cantidad de oro». Hawkins pidió rescate por los barcos, intercambiando las cortesías de rigor con los notables locales; pero le esperaba en la orilla Alonso de Sotomayor («un soldado noble y caballero liberal»): en Lima le dijo a Hawkins que le había tendido una emboscada con trescientos soldados a pie y a caballo. Hawkins, naturalmente, estaba nervioso, deplorando la desmedida codicia de su tripulación, y, sobre todo, preocupado con el vino local, que a pesar de todas las precauciones, «de día y de noche, dejaba fuera de combate a muchos de mis hombres». Era evidente que eso no iba a ser un paseo, como hasta el momento; y, tal y como había temido, ya habían salido mensajes hacia el Norte. El *Dainty* hizo escala en Coquimbo y tocó Arica, y ahora Hawkins tuvo más problemas con la tripulación que, por temor a que los estafaran y perder su parte en el botín, insistían en que se guardaran bajo llave todos los tesoros, custodiando una de las llaves su delegado. Fueron demasiados los capitanes que estafaron a sus hombres, cosa que Hawkins, con su característica integridad, reconoció, condonando así (no podía evitarlo) esta primera manifestación del representante sindical en la historia de Inglaterra.

Se había perdido el factor sorpresa: el virrey en Lima, el marqués de Cañete, había recibido noticias de Valparaíso y envió seis barcos al mando de su cuñado Don Beltrán de Castro, mientras se alertaba a toda la costa norte.[68] Tres de los barcos estaban bien dotados de cañones, pero las tripulaciones, aunque en número sobrepasaban con mucho a los setenta y cinco hombres de Cavendish, aparte de los trescientos soldados preparados, eran un atajo de desharrapados. Cerca de Pisco, al sur de El Callao, se produjo un pequeño combate: los barcos españoles, si bien inútiles cuando había mal tiempo, estaban mejor adaptados que el *Dainty* a los vientos normalmente suaves de la costa, y fue desconcertante la destreza con que ganaron barlovento. Por suerte para Hawkins, los españoles, por falta de experiencia en el combate, perdieron su oportunidad, y, cuando el tiempo se puso peor de lo habitual, los ligeros palos y la gran amplitud y ligereza de sus velas de algodón no pudieron soportarlo: la capitana perdió su palo mayor y a los otros dos barcos también se les dañaron los palos y las velas. El *Dainty* pudo escabullirse entre ellos, pero por los pelos.

Ahora Hawkins puso rumbo hacia bahía de Atacames al norte de Ecuador, para hacer reparaciones; después pensaba «seguir nuestra travesía, con toda la celeridad posible» sin tener en cuenta a la tripulación. Don Beltrán regresó a El Callao, donde lo recibió la injuria popular; pero pronto zarpó nuevamente con dos barcos y una pinaza; su barco insignia, según Hawkins, tenía treinta cañones de bronce, la mayoría pesados. Las tripulaciones estaban menguadas, pero todavía superaban a los ingleses al menos en un porcentaje de diez o doce a uno; todo parecía indicar que ahora tenían algunos oficiales eficaces, y el almirante, según lo reconoce el propio Hawkins, era un marino de guerra de primera clase.[69]

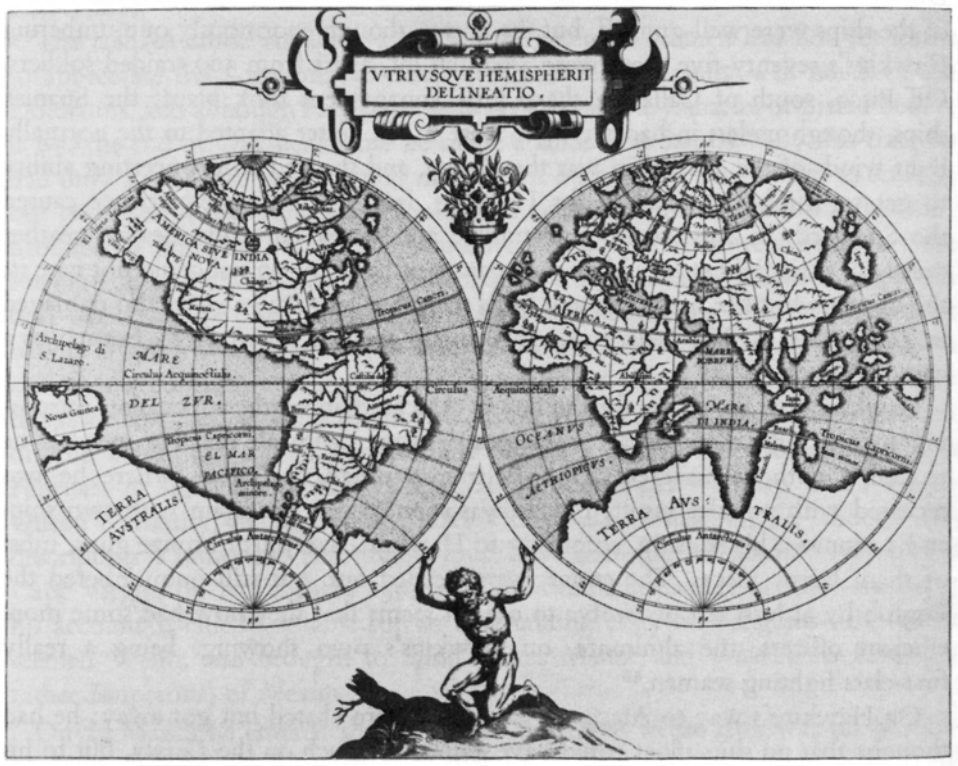



*Lámina XX.* PTOLOMEO TRANSFORMADO: WYTFLIET 1597. Una visión académica: restos de la geografía de Marco Polo (Beach, Maletur, Locach) unidos por *Terra Australis* a Tierra del Fuego; Japón ha caído, más o menos, en su lugar correcto y destacan Anián y Quivira; pero, aunque Nueva Guinea está separada de *Terra Australis* (simples suposiciones), se pasan por alto los descubrimientos españoles, y la región de Indonesia es menos realista que los mapas de Ribeiro de 1527-29 (véase Figura 4). Pero, Ptolomeo ha sido menos aumentado que demolido: su encerrado océano Índico y su *Sinus Magnus*, el gran golfo más allá de la lejana India (Lámina I) se han desvanecido en el tiempo. Tomado de C. Wytfliet, *Descrioptionis Ptolemaicæ Augmentum* (Louvain, 1597), fotocopia publicada por *Theatrum Orbis Terrarum BV* (Ámsterdam, 1964). Por cortesía del Sr. N. Israel, Ámsterdam. UNA.

Camino de Atacames, Hawkins persiguió dos barcos pero se escaparon; creía que ningún barco podía superar al *Dainty*, pero, para su pesar y sorpresa, los barcos españoles lo aventajaron sólo con el trinquete y la mesana. Ahora sí estaba ansioso por largarse, pero una vez más se lo impidió la insubordinación de su tripulación,

que insistía en tomar una pinaza para perseguir a un barco avistado desde Atacames y no regresó, como se le había ordenado, al día siguiente, cuando Hawkins se proponía zarpar hacia Nueva España; fue retenido en la bahía cuatro días más de lo que había calculado. Levó anclas el 18 o 19 de junio, cuando llegaron los barcos de Don Beltrán. A pesar de su aparente superioridad, les costó tres días de duro combate derrotar a la pequeña dotación de Hawkins. Hubo un momento en que los españoles ofrecieron buenas condiciones, pero Hawkins, con un magnífico discurso –sin duda posteriormente embellecido, pero de todos modos espléndido–, azuzó a sus hombres: «¿Acaso vinimos al mar del Sur a ondear la bandera de tregua? ¿Acaso dejamos a nuestra querida Inglaterra, con todas sus satisfacciones, con la intención y el propósito de enarbolar trapos blancos?». También estaban enardecidos por el vino. Finalmente, el *Dainty*, blanco de demasiados cañonazos y con diecinueve muertos, tuvo que rendirse; Hawkins tenía seis heridas, dos graves, y «no tenía esperanzas de vivir o recuperarse»; pensando «el honor o el deshonor, el bienestar o la miseria, es para quienes tienen vida», consintió en aceptar las condiciones que les habían sido ofrecidas dos veces, no sólo de clemencia, sino también de repatriación a Inglaterra.[70] Los ingleses recibieron un trato muy cortés y amable, pero pasó mucho tiempo, e hicieron falta muchos esfuerzos de Don Beltrán, que consideraba que su honor personal estaba en juego, antes de que las autoridades españolas aceptaran acatar los términos. El propio Hawkins no llegó a Inglaterra hasta 1602, pero la mayoría de sus hombres lo hicieron antes. Mientras tanto, el *Dainty* se expuso en Panamá como trofeo de guerra: la primera presa española en el mar del Sur.

Ésta no fue la última aventura: en 1596 Sir Robert Dudley, hijo de Leicester, envió tres barcos a las órdenes de Benjamin Wood «al estrecho de Magallanes y China», pero Wood los llevó por la ruta del cabo y la expedición se dispersó en incursiones sin rumbo por el océano Índico.[71] Pero la propia guerra había llegado a un punto muerto: Drake y Sir John Hawkins habían perecido en su mal dirigida travesía a las Indias Occidentales de 1595-96, y, aunque Cádiz fue saqueada en 1596, al año siguiente tanto «el viaje a las islas» de Essex como el gran esfuerzo de invasión español fueron un fracaso; Burleigh y el rey Felipe murieron en 1598, llegando a su final una época. Pero en 1600 se aprobaron los estatutos de constitución de la Compañía de las Indias Orientales, y en los dos años siguientes James Lancaster abrió el camino del futuro a la empresa inglesa con su aventura comercial a las Indias Occidentales por el cabo de Buena Esperanza.[72]

El último ataque inglés a la América española se produjo nuevamente en el istmo, donde habían comenzado Drake y Oxenham: en 1601, William Parker, apo-

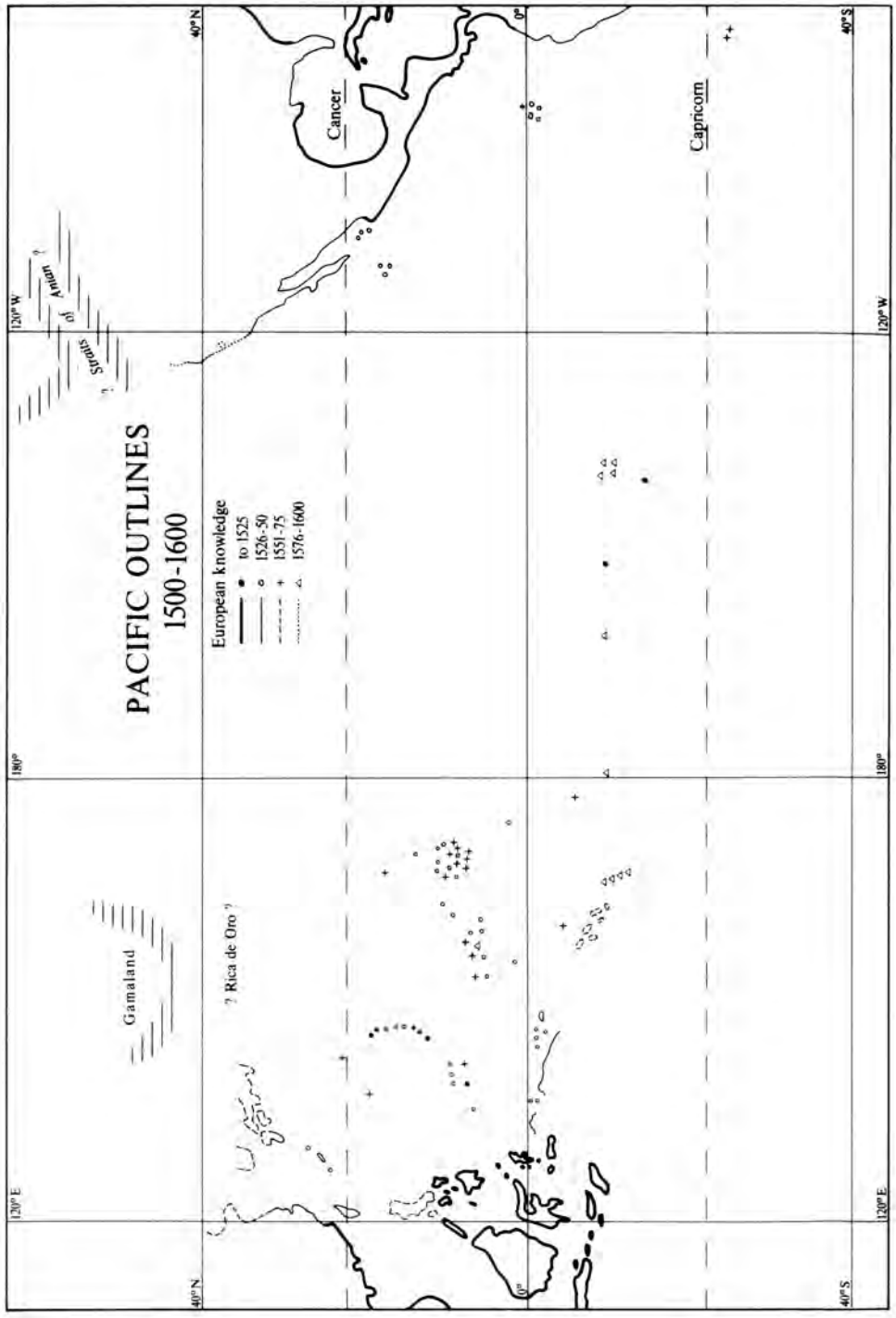
yado brillantemente por el factor sorpresa, tomó el recién fortificado Puerto Bello; pero la flota del tesoro había partido hacía una semana, y la «casa del tesoro del mundo» estaba vacía.[73] Murió la anciana reina y, en 1604, bajo el dominio de Jacobo I y VI, vino la paz; no hubo más intentos ingleses en el mar del Sur hasta el de Sir John Narborough en 1669. Los pequeños puertos entre Valdivia y Acapulco fueron a menudo aterrorizados por los corsarios luteranos, y el mismo El Callao fue bloqueado; pero las banderas arriadas contra ellos no eran inglesas sino holandesas. Los holandeses habían tomado el relevo.

## La obra del siglo

Cuando se inicia nuestro relato, los europeos apenas pisaban el umbral del Pacífico: en 1500 ningún europeo había visto las costas del Océano, y desde Marco Polo probablemente sólo unos pocos misioneros habían estado alguna vez en sus mares limítrofes. Hacia 1600 se empezaban a conocer los contornos de las costas de las Indias Orientales y China, había un comercio activo con Japón y una línea de navegación regular a través del Océano entre Manila y Acapulco; los europeos conocían las orillas orientales desde California hasta Tierra del Fuego, y las de Acapulco hasta Valdivia eran escenario de un activo tráfico costero. Se conocía la costa norte de Nueva Guinea, aunque casi nadie pensaba en la existencia de Australia, a no ser como una hipotética *Terra Australis*; es posible que los portugueses hubieran avistado gran parte del continente en la década de 1520, pero no hay constancia de ello. En el propio Océano, muchas islas habían sido avistadas, algunas visitadas, como el gran grupo de las Salomón; y, aunque desde el punto de vista cartográfico hubiera islas flotantes, al menos el Océano estaba limitado al este y al oeste, y se sabía que dentro de éste había muchos lugares para el descanso y la restauración (Figura 24). La revolución geográfica se puede evaluar comparando el atlas del mundo del siglo XV de Ptolomeo de la Lámina I, con el revisado académicamente por Wytfliet en 1597 de la Lámina XX. Fue un gran logro, obtenido con lamentables recursos técnicos y sufrimientos difíciles de imaginar.

A pesar de sus relaciones con los jesuitas y algunos otros, los grandes imperios asiáticos eran todavía para la mente europea tierras de misterio y fábula, aunque, en general, mercaderes y científicos disponían de una inmensa cantidad de sólida información que ya ejercía una gran influencia en el pensamiento y el arte

*Figura 24.* CONTORNOS DEL PACÍFICO, 1500-1600. Ubicación de ▶ las islas necesariamente aproximada.


PACIFIC OUTLINES
1500-1600
European knowledge
to 1525
1526-50
1551-75
1576-1600
Gamaland
? Rica de Oro ?
Cancer
Capricorn
120° E
180°
120° W
40° N
0°
40° S

europeos, como lo demuestran los grandes volúmenes de Donal Lach.[74] Al otro lado del Océano, se habían descubierto y desmoronado dos grandes imperios desconocidos, naciones enteras habían sido extirpadas, y sobre sus ruinas se había erigido un nuevo y extraño imperio que se extendía desde Nueva España hasta Chile y el río de La Plata; sus tesoros estimularon y a un tiempo distorsionaron enormemente las economías europeas. Y ya algunos de los más refinados espíritus de Europa sacaban conclusiones poco halagüeñas para la opinión y la propia imagen del cristianismo occidental: Montaigne había escrito esos devastadores ensayos «De los caníbales» y «De los tutores», en los que indirectamente la corte de Carlos IX aparece tan poco civilizada como la del más insignificante jefecillo brasileño. Las sedas de China, las especias de Ternate y Tidore, la plata de Zacatecas y Potosí, se habían comprado con hierro y sangre «y las inocentes vidas de multitudes de hombres».[75]

# Notas

## Notas del capítulo 1

1 Por lo general se dice, y probablemente sea cierto, que el propio Magallanes le puso su nombre al estrecho; pero no hay pruebas convincentes. Acerca del uso de «mar del Sur» o «Pacífico», cabe señalar que C. de Brosses, en *Histoire des Navigations aux Terres Australes* (París, 1756), utiliza «Mer du Sud» con el doble de frecuencia que «Pacifique», pero en sus textos de apoyo la proporción es de siete a uno. Véase O. H. K. Spate, «"South Sea" to "Pacific Ocean": a note on nomenclature», *Jnl Pac. Hist.* 12, 1977, 205-211.

2 Según cita de J. T. Medina, *El Descubrimiento del Océano Pacífico: I. Núñez de Balboa* (Santiago, 1914), 92-93. Justo en ese tiempo, tras la muerte de Isabel de Castilla, Fernando de Aragón era Regente de Castilla en nombre de su enajenada hija Juana.

3 Esta referencia corresponde al mapamundi de Corea de 1402, reproducido en parte como Lámina CDXII (Vol. IV Parte 3) en J. Needham, *Science and Civilisation in China* (Cambridge, 1971), y comentado allí y en el Vol. III (1959), 554-555 [*Science in China*]. Algunas versiones muestran a Inglaterra e Irlanda (Ying-chi-li Kuo y I-erh-lang-ta); todas esbozan un contorno reconocible de las tierras del Mediterráneo. Pese a algunas extravagancias –Colón no necesitó enterarse de la redondez de la Tierra por medio de hipotéticas tradiciones, llegadas a través de Marco Polo, sobre los globos chinos– hay mucha información útil en K. Chang, «Chinese Great Explorers: Their Effect upon Chinese Geographic Knowledge prior to 1900» (Tesis de doctorado de la Universidad de Michigan, 1955).

4 Véase el análisis de F. Morales Padrón, en *Historia del Descubrimiento y Conquista de América* (2ª ed., Madrid, 1971), 11-14 [*Historia*].

5 K. B. Cumberland, *Southwest Pacific* (Christchurch, 1954), 5.

6 C. W. Brooks, *Japanese Wrecks… in the North Pacific Ocean* (San Francisco, 1876), 9-17, y un tratamiento mucho mejor en H. E. Wildes, «The Kuroshiwo's Toll», *Trans. Asiatic Soc. Japan* 2ª Serie. 17, 1938, 210-233. T. G. Nelson, «Drift Voyages between eastern Asia and the Americas», *Canadian Geogr* 6, 1962, 54-59, aportan poco.

7 Sobre metalurgia, R. von Heine-Geldern, en «American Metallurgy and the Old World», en N. Barnard (ed.), *Early Chinese Art and its Possible Influence in the Pacific Basin* (Nueva York, 1972), III. 787-822; el autor, con demasiada facilidad, cambia de «puede tener» a «debe tener», y no cita pruebas documentales chinas para un tráfico tan activo como para haber hecho del Pacífico, en su propia frase, «un Mediterráneo chino» (817). A duras penas se le puede seguir cuando sugiere (811) que las herramientas de piedra argentinas mostraban la influencia de la cultura indochina del Dong-son (primer milenio a.C.). La cercanía contemporánea de algunos acontecimientos en China y América del Sur (790) parecería debilitar más que fortalecer su punto de vista, que resulta muy sólido acerca de la sofisticada técnica de decoración del trabajo en oro mediante la granulación, común en ambas áreas. Véase en el mismo volumen (823-841) P. Tolstoy, «Diffusion: as Explanation and as Event», aunque quizá sea más importante como un ensayo muy elegante sobre metodología. Para un análisis más equilibrado, véase Needham, *Science in China*, IV. 540-553.

8 J. Golson, «The Remarkable History of Indo-Pacific Man», *Search* (Sidney) 3, 1972, 13-21.

9 «Por mares nunca dantes navegados» –Luis de Camões, *Os Lusiadas* (Lisboa, 1572), 1.1–.

10 De Menezes, de camino para gobernar las estaciones portuguesas en las Molucas, fue empujado hacia el extremo noroeste de la «isla de los Papúa» donde esperó el monzón –A. Sharp, *The Discovery of the Pacific Islands* (Oxford, 1960), 13; G. Souter, *New Guinea: The Last Unknown* (Sidney, 1963), 18–. Sobre la penetración blanca, Souter, 181-184, y 118-124 sobre el oficial alemán Hermann Detzner, quien supuestamente pasó toda la guerra de 1914-18 caminando sin rumbo para evitar las fuerzas australianas que habían tomado Kaiser Wilhelmsland. Su supervivencia fue un logro, pero después admitió que la mayor parte de su historia era pura ficción, y que no previó las patrullas australianas de la década de los años 1930 –P. Biskup, «Hermann Detzner: New Guinea's First Coast Watcher», *Jnl Papua & New Guinea Soc.* (Port Moresby) 2, 1968, 5-21–.

11 Barron Field, «The Kangaroo» en *First Fruits of Australian Poetry* (Sidney, 1819):
«… Esta quinta parte de la Tierra,
que parecería una placenta,
no concebida al Principio»

12 R. Jones, «Emerging Picture of Pleistocene Australians», *Nature* 246, 1973, 278-281, y, en general, D. J. Mulvaney, *The Prehistory of Australia* (Londres, 1969).

13 Cosmas resulta entretenido tomado en muy pequeñas dosis, y es acreedor de algún mérito por los países que visitó, desde Egipto hasta Ceilán –véase la traducción de J. W. McCrindle, HS 2ª Ser. 98 (Londres, 1897), y C. R. Beazley, *The Dawn of Modern Geography* (Londres, 1897-1906), I. 273-303 [*The Dawn*]–. El viejo error no es fácil de borrar; en mayo de 1974, mientras escribía este capítulo, me lo encontré dos veces en afirmaciones de contemporáneos de amplia cultura.

14 A. Rainaud, *Le Continent Austral* (París, 1893), 110 [*Austral*]. Las visiones de los Padres están plasmadas en Beazley, *The Dawn*, I. 272-283, 327-332.

15 G. H. T. Kimble, *Geography in the Middle Ages* (Londres, 1938), 37 [*Geography*]; véase E. G. R. Taylor, *Ideas on the Shape, Size and Movements of the Earth* (Londres, 1943).

16 Beazley, *The Dawn*, III. 501-502.

17 Rainaud, *Austral*, 124; véase nota 13 anterior.

18 Los textos citados son *Salmos* 93, 1, *Job* 26, 7, *Isaías* 40, 22, *Marcos* 16, 15.

19 E. H. Bunbury, *A History of Ancient Geography* (2ª ed., Londres, 1883; reimpresión, Nueva York, 1959), I. 125, II. 228 [*History*]; Rainaud, *Austral*, 19-23 sobre los tiempos clásicos y 128-165 para los medievales; numerosas referencias en Beazley, *The Dawn*, pero en especial I. 343-373.

20 Kimble, *Geography*, 84-88; Rainaud, *Austral*, 145-146.

21 M. Letts, *Mandeville's Travels: Texts and Translations*, HS 2ª Ser. 101 (Londres, 1953), 129; véase 204-217, 333-334, y la introducción de E. G. R. Taylor acerca de «The Cosmographical Ideas of Mandeville's Day», li-lix. Para constatar la popularidad del libro véase A. D. Greenwood en *The Cambridge History of English Literature,* 1907-16, II. 78-79, 82-83. Se hace un buen análisis en A. Cortesão, *History of Portuguese Cartography* (Lisboa, 1969-71), I. 302-305 [*Cartography*]. El primer volumen de esta obra maestra es, de hecho, una historia de la cartografía europea desde los primeros tiempos hasta Marco Polo, y es relevante en mucho temas en este capítulo.

22 S. T. Coleridge, *The Rime of the Ancient Mariner.* Se presenta un fascinante surtido de monstruos y de otros peligros de las profundidades en J. L. Lowes, *The Road to Xanadu* (edición revisada, Boston, 1927), 116-120.

23 Beazley, *The Dawn*, I. 394, 465 y II. 419, 533. El cuento «The hand of Satan» puede ser la leyenda de una leyenda: Rainaud se la narra a P. Denis, *Le Monde Enchanté* (París, 1843), 121 –aunque Denis es conocedor de la oscura literatura de las maravillas, no da ninguna referen-

cia concreta–. (Existe una reimpresión moderna sin fechar de este libro publicada por Burt Franklin, Nueva York.) La isla misteriosa atlántica «de la mano de Saranaxio» se analiza en Rainaud, *Austral*, 165, y, en más detalle, en A. Cortesão, *The Nautical Chart of 1424* (Coimbra, 1954), 74-76. Ahora es más accesible en el tercer volumen de su *Esparsos* (Coimbra, 1974-75) –véase en 134-136 sobre el rechazo de la intrigante refundición que hace Armand d'Avezac de Satán con San Atanasio–. Por supuesto, no fueron esos cuentos los que impidieron que los árabes del Magreb zarparan hacia Guinea, sino más bien la falta de incentivo económico –tenían las rutas de las caravanas a través del Sáhara–; véase E. G. R. Taylor, *The Haven-Finding Art* (Londres, 1956), 130 [*Haven-Finding*].

24 E. Prestage, *The Portuguese Pioneers* (Londres, 1933), 54-56 [*Pioneers*]. Pero el Atlas catalán de 1375 representa la costa africana más allá del cabo Bojador –V. M. Godinho, *L'Économie de l'Empire Portugais aux XV^e et XVI^e Siècles* (París, 1969), 29, 52 [*Économie*]–.

25 Kimble, *Geography*, 8-10, 48-49; Rainaud, *Austral*, 114.

26 D. Lach, *Asia in the Making of Europe* (Chicago, 1965), I. 67-69 [*Asia*].

27 La autenticidad alejandrina de los mapas ptolemaicos es fuertemente impugnada por L. Bagrow, «The Origin of Ptolemy's Geographia», *Geografiska Annaler* (Estocolmo) 27, 1945, 319-387; y véase su *History of Cartography*, traducida y aumentada por R. A. Skelton (Londres, 1964), 34-36. Pero su posible origen bizantino no viene al caso –lo que importa es lo que el siglo XV aceptó como autoridad ptolemaica–.

28 Véase abajo, Cap. 2; además B. Penrose, *Travel and Discovery in the Renaissance 1420-1620* (Cambridge [Mass.], 1952) [*Travel*] y L. Wroth, «The Early Cartography of the Pacific», *Papers Biblio. Soc. of America*, 38 Nº 2 (Nueva York, 1944), 87-268, en 91-103 [«Cartography»].

29 La cifra de Ptolomeo era de 180.000 estadios frente a los 252.000 de Eratóstenes; no hay certeza sobre la longitud del estadio utilizado por este último, pero en un valor puede que haya estado equivocado sólo en uno por ciento –G. Sarton, *A History of Science* (Cambridge [Mass.], 1959), II. 103-106; M. R. Cohen y I. E. Drabkin, *A Source Book in Greek Science* (Nueva York, 1948), 149-153–.

30 Bunbury, *History*, I. 627; *The Geography of Strabo*, trad. H. L. Jones (Ed. Loeb, Londres, 1917), 241.

31 Kimble, *Geography*, 8-9, 86-87, 210; Cortesão, *Cartography*, I. 191-198.

32 Kimble, *Geography*, 208-212; J. H. Parry, *The Age of Reconnaissance* (Ed. Mentor, Nueva York, 1964), 25-29 [*Reconnaissance*]. En el siglo XV, entre las personas influyentes que abogaban por una ruta marítima hasta Catay y las Indias, estaban el papa Pío II (Aeneas Sylvius) y, por supuesto, Toscanelli, quien, a petición de Colón, le envió una copia de su carta de 1474 dirigida a Alfonso V de Portugal, que en la frase de S. E. Morison se convirtió en el «Anexo A» para Colón. Éste último también estudió las obras de d'Ailly con mucho cuidado, y que las notas al margen, señalando cada detalle que reafirmara su postura, se hicieran antes o después de su primera travesía no parece afectar mucho el asunto –Morison, *Admiral of the Ocean Sea* (Boston, 1942), 33-35, 64-69, 92-94–, en mi opinión un fuerte apoyo para la fecha más temprana. Para un criterio diferente, véase la introducción de C. Jane sobre «The objectives of Columbus» en sus *Select Documents illustrating the Four Voyages of Columbus*, HS 2ª Ser. 65 y 70 (Londres, 1930), 1933 –un ensayo elegantemente escrito sobre «Historia en modo subjuntivo», que en este contexto sea quizá el modo más adecuado–.

33 Morison, *Admiral of the Ocean Sea*, 68; A. von Humboldt, *Cosmos* (Londres, 1864), II. 645; véase R. A. Skelton, *The European Image and the Mapping of America* (Minneápolis, 1964), 12-16.

34 Prestage, *Pioneers*, 16, 32; J. A. Williamson (ed.), *The Cabot Voyages*…, HS 2ª Ser. 120 (Cambridge, 1962), 5-7. Cortesão, *Cartography*, I. 295-297 es una obra completa y decisiva.

35 J. H. Parry, *The European Reconnaissance* (Nueva York, 1968), 16.

36 H. Yule, *Cathay and the Way Thither*, HS 2ª Ser. 37 (Vol. III) (Londres, 1914), 151. Véase también E. Power, «The Opening of the Land Routes to Cathay», en A. P. Newton (ed.), *Travel and Travellers in the Middle Ages* (Londres, 1926), 124-158 [*Travellers*].

37 J. H. Kramers, «Geography and Commerce», en T. Arnold and A. Guilleaume (eds.), *The Legacy of Islam* (Oxford, 1931), 79-107 en 83.

38 Beazley, *The Dawn*, III. 439; Prestage, *Pioneers*, 32 –sugiriendo que una copia debe de haber sido utilizada por el príncipe Enrique–; Cortesão, *Cartography*, I. 290; Bagrow, *History of Cartography*, 66 y Lámina XXXVI; y especialmente G. H. T. Kimble, «The Laurentian world map…», *Imago Mundi* I, 1935, 29-33. Los mapas laurencianos y de Sanuto son presentados por Beazley, III. 439 y 521; véanse también los esbozos de mapamundi desde 1321 hasta 1457-59 en Cortesão, *Cartography*, II. 159.

39 Cortesão, *Cartography*, I. 398-399, II. 60-63; Wroth, «Cartography», 103.

40 Para consultar la historia romántica de la trágica luna de miel en Madeira del bristoliano Robert Machin, véase F. Machado en A. Baião *et al*. (eds.), *História da Expansão Portuguesa no Mundo* (Lisboa, 1937-40), I. 280-284 [*Expansão*] y A. Cortesão, «The Story of Robert Machin's Discovery… in the XIV Century», *Rev. da Univ. de Coimbra* 23, 1973, 393-409. Más generalmente, Prestage, *Pioneers*, 35-54; Cortesão, *Cartography*, II. 52-72; Godinho, *Économie*, 19-26.

41 A. Cortesão, «Nautical Science and the Renaissance», en *Esparsos*, II. 86-111, en 94. La historia general se ha contado, y bien, demasiadas veces como para que haya que hacer ahora una cita exhaustiva; pero para saber acerca de la motivación véase Prestage, *Pioneers*, 29-32, 164-167; Veiga Simões en Baião, *Expansão*, I. 311-356 (sobre todo «Sua pretenza Crusada», 319-337); y el reciente y reflexivo tratamiento en C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire* (Harmondsworth, 1973), 15-38 [*Empire*].

42 Tratando de encontrar alguna fuente respetable para esta vieja historia, recordada desde los días de estudiante (si no desde antes), busco sin éxito de lugares evidentes como Kimble y la gran *Enciclopedia Universal Ilustrada* de Madrid. Un vistazo al azar a la primera página de la edición de E. O. Winstedt de Cosmas Indicopleusthes (Cambridge, 1909) me proporcionó la traducción de 1702 de Glanvill de la obra *Plurality of Worlds* de Fontenelle. Véase R. Shackleton (ed.), *Entretiens sur la Pluralité des Mondes* (Oxford, 1955), 14, 180-181. Esos son los placeres de los hallazgos felices.

43 João de Barros, *Asia* (1552), Dec. I, Liv. 2, Cap. iv (Ed. Lisboa, 1945-46, I. 93).

44 K. F. Helleiner, «The Population of Europe…», en *The Cambridge Economic History of Europe*, 1942-65, IV. 1-95 en 7-9 [*Cambridge EHE*].

45 H. A. L. Fisher, *A History of Europe* (Londres, 1948), 390-391.

46 E. Armstrong, «The Papacy and Naples in the Fifteenth Century», en *The Cambridge Mediaeval History*, 1911-36, VIII. 158-201 en 195.

47 R. Doucet, «France under Charles VIII and Louis XI», en *The New Cambridge Modern History*, 1957-70, I. 292-315 de 309-310 [*New CMH*].

48 E. E. Rich, «Expansion as a Concern of All Europe», En *New CMH*, I. 445-469 en 447.

49 F. Braudel, «European Expansion and Capitalism: 1450-1650», en J. L. Blau (ed.), *Chapters in Western Civilization* (2ª ed., Nueva York, 1954), I. 245-284 en 250 [«Expansion»].

50 Véase el debate en M. Gilmore, *The Age of Humanism* (Nueva York, 1952), 49-56 [*Humanism*].

51 Para un conciso relato de los Fugger, véase S. P. Clough y C. W. Cole, *Economic History of Europe* (3ª ed., Boston, 1952), 154-157.

52 Braudel, «Expansion», 260.

53 «… No fueron tierras nuevas las que descubrió el aventurero europeo; fueron más bien las interminables rutas de las aguas saladas…» –Braudel, «Expansion», 249. Véase Chaunu, 52–.

54 R. B. Merriman, *The Rise of the Spanish Empire* (Nueva York, 1952; ed. original 1918), II. 220-221. Pero véase M. Mörner, «Spanish Migration to the New World prior to 1800», en F. Chiappelli (ed.), *First Images of America* (Berkeley, 1976), II. 737-782 en 738.

55 R. Lapa (ed.), *Quadros da Crónica de D. João I* (Lisboa, 1943), v-vi; Boxer, *Empire*, 17, 28-33; y el brillante esbozo a manera de antecedente de Godinho, *Économie*, 31-40. La estabilidad interna de Portugal como factor de su ascenso a potencia mundial suele pasarse por alto; hallamos una excepción en I. Wallerstein, *The Modern World System* (Nueva York, 1974), 50-51.

56 H.V. Livermore, *A History of Portugal* (Cambridge, 1947), 185.

57 Bunbury, *History*, II. 443; su fecha oscila entre 50 y 100 d. C.

58 R. A. Mortimer Wheeler *et al.*, «Arikamedu: an Indo-Roman Trading Station on the East Coast of India», *Ancient India* (Nueva Delhi) 2, 1946, 17-24. El *Asia* de Lach ofrece un profundo y detallado estudio de todo el tema; para consultar las fases antes del descubrimiento, véanse los capítulos I y II, 5-88, así como G. B. Sansom, *The Western World and Japan* (Ed. Vintage, Nueva York, 1973), 17-18, 20.

59 John de Piano Carpini y Ascelin de Lombardía (que no llegaron más allá de Tabriz) fueron enviados por el papa Inocencio IV en 1245, Andrés de Longjumeau y Guillermo de Rubruck (Rubruquis) por Luis IX de Francia en 1249 y 1253; véase Beazley, *The Dawn*, III. 175-191; Lach, *Asia*, I. 30-34; y, en especial, los seis primeros capítulos de I. de Rachewiltz, *Papal Envoys to the Great Khans* (Londres, 1971). Rubruquis destacaba por ser buen observador, y muy ameno. Después, los franciscanos pudieron establecer un arzobispado en Cambaluc (Pekín), con un obispo en Cantón, pero, evidentemente, no muchos conversos. Para saber sobre el Preste Juan y su traslado a Etiopía, véase i.a. E. D. Ross, «Prester John and the Empire of Ethiopia» en Newton, *Travellers*, 174-194; y Cortesão, *Cartography*, I. 255-275 –«el mayor timo en la historia de la geografía» tuvo una gran importancia, aunque algo ambivalente, en Portugal–. Recientemente ha aparecido un exhaustivo y admirable tratamiento de la sorprendente historia en la obra de R. Silverberg, *The Realm of Prester John* (Nueva York, 1972).

60 Lach, *Asia*, I. 49-50; hay un paralelo muy evidente con los precios del crudo en 1973… Cabe destacar que el comercio veneciano no fue suplantado ni inmediata ni completamente por Lisboa; y se restableció de forma significativa a finales del siglo XVI. Para conocer las vicisitudes del comercio de especias, en especial de la pimienta, véase Lach, I. 91-147; los trabajos de F. C. Lane de 1933 y 1940 en su obra *Venice and History* (Baltimore, 1966), 12-14, 25-34 (el nacimiento de la gran revisión histórica), y 373-382; Godinho, *Économie*, 713-731, 773-780 («la Mer Rouge n'a jamais pu être complètement coupée de l'océan Indien… la route du Cap n'a jamais pu la remplacer totalement»); F. Braudel, *La Méditerranée… à l'epoque de Philippe II* (París, 1949), 421-447 –hubo una «revancha mediterránea» por la ruta a través del mar Rojo en 1550-70, y en 1585 Felipe le ofreció formalmente a Venecia lo que en efecto era una agencia para la pimienta traída a Lisboa–. Como sugiere su subtítulo, N. Steensgard profundiza en el revisionismo en *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade* (Chicago, 1974); véase 96-101, 154-156, y en especial 163-169 –a finales del siglo XVI, «sólo en unos pocos años se traía la mitad [de las importaciones de pimienta y de especias] a Europa a través de la ruta que rodeaba África»–. No obstante, todavía nos encontramos con los antiguos errores como que la caída de Constantinopla en 1453 produjo una obstrucción total que Vasco da Gama echó abajo completamente.

61 J. U. Nef, «Mining and Metallurgy in Medieval Civilisation», en *Cambridge EHE,* II. 430-493 en 457 y 470.

62 En esta sección he confiado mucho en la obra de R. M. Nance, «The Ship of the Renaissance», *MM* 41, 1955, 180-192 y 281-298, y en el estupendo análisis en Parry, *Reconnaissance*, 67-84; se pueden encontrar más detalles, omitidos forzosamente en este trabajo, en S. E. Morison, *The European Discovery of America: The Northern Voyages A.D. 500-1600* (Nueva York, 1971), 112-156. Véase también la sección sobre «Types de Navires et Constructions Navales» en M. Mollat y P. Adam (eds.), *Les Aspects Internationaux de la Découverte Océanique aux XV^e^ et XVI^e^ siècles* (París, 1966), 137-222, sobre todo F. Mauro acerca de la organización de la construcción naval, en 184-189 [*Aspects*].

63 Véase *MM, passim*.

64 Sobre desarrollos, comparaciones y posibles influencias chinas, véase Needham, *Science in China*, IV Sección 29, en especial 492, 509-514, 638-655, 695-699. Véase. J. Poujade, *La Route des Indes et ses Navires* (París, 1946), 258-259, 268.

65 Sobre el desarrollo de la artillería en general, véase la obra de A. R. Hall, «Military Technology», en C. Singer *et al*. (eds.), *A History of Technology* (Oxford, 1954-58), III. 347-376, y acerca de las aplicaciones navales F. C. P. Naish, ibid., 478, 481; Parry, *Reconnaissance*, 133-140; C. Cipolla, *Guns and Sails in the Early Phase of European Expansion 1400-1700* (Londres, 1965), en especial, 81-83 en la «mayor y mejor» carrera de armamentos antes de 1550.

66 M. Lewis, *The Spanish Armada* (Ed. Pan, Londres, 1960), 75-78; véase. G. Mattingly, *The Defeat of the Armada* (Londres, 1959), 345-346. Observemos, no obstante, la diferencia entre los cálculos ingleses y españoles, y el cambio de 1590 en la última –arriba, págs. xxii-xxiv–.

67 Q. da Fonseca, «A arquitectura naval no tempo dos Descobrimentos», en Baião, *Expansão*, II. 39-46 (100 tonéis = 125 toneladas métricas); R. M. Nance, «Caravels», *MM 3*, 1913, 265-271; sobre la carabela española, Morales Padrón, *Historia*, 33-35. Para *fluyts*, R. Davis, *The Rise of the English Shipping Industry* (Newton Abbott, 1962), 48-50.

68 R. L. Scheina, «Mass Labour: the Key to Spanish Maritime Construction», *MM 58,* 1972, 195-204, y en general estudios sobre «bergantines» en la misma publicación de E. A. Dingley (6, 1920, 292-294), R. M. Nance (7, 1921, 22-24), y A. Balsen (7, 1921, 79-82). Quizá la mejor descripción aparece en S. E. Morison, *The European Discovery of America: The Southern Voyages A.D. 1492-1616* (Nueva York, 1974), 187, 549-550 [*Southern Voyages*].

69 Chaunu, 667-668 –los construidos en Maracaibo eran de hasta 180 toneladas hacia 1637–. Para conocer algunos aspectos concretos de la construcción naval en el Pacífico español, véase la obra de H. A. Morton, *The Winds Command: Sailors and Sailing Ships in the Pacific* (Vancouver, 1975), 127-129; también es bueno (221-235) en la tipología de la arboladura y cordelería en general [*Winds Command*].

70 P. Chaunu, *Conquête et Exploitation des Nouveaux Mondes* (París, 1969), 279-280.

71 Taylor, *Haven-Finding*, 174. El método de Drake fue sencillo: secuestrar a un práctico local (ibid., 208).

72 Cortesão, *Cartography*, II. 96, 103, 227, y véase E. Axelson, «Prince Henry the Navigator and the Discovery of the Sea Route to India», *Geogl Jnl* 127, 1961, 145-158 en 153. Las limitaciones de la navegación por estima y las consecuencias de la introducción de la navegación instrumental en una fecha más temprana que la aceptada por algunos escritores se analizan en C. V. Sölver y G. J. Marcus, «Dead Reckoning and the Ocean Voyages of the Past», *MM 44*, 1958, 18-34.

73 Taylor, *Haven-Finding*, 162-163. Los detalles del desarrollo de la navegación instrumental se pueden consultar en Parry, *Reconnaissance*, 103-115; J. B. Hewson, *A History of the Practice of Navigation* (ed. rev., Glasgow, 1963); C. H. Cotter, *A History of Nautical Astronomy* (Londres,

1968) [*Astronomy*]; pero especialmente D. W. Waters, *The Art of Navigation in Elizabethan and Early Stuart Times* (Londres, 1958) –una obra magnífica llena de fascinantes detalles [*Navigation*]–.

74 El método del eclipse lunar fue sugerido por Hipparchus, *c.* 160 a. C. (Bunbury, *History*, I. 633), pero, puesto que el reputado Sir Isaac Newton señaló que el cálculo de las futuras posiciones lunares fue «el único problema que me ha dado dolores de cabeza», ¡no es sorprendente que pocos marinos hicieran sus pruebas! –Cotter, *Astronomy*, 14, 195-205, y J. G. Crowther, *Founders of British Science* (Londres, 1960), 264–; comparar Morison, *Southern Voyages*, 295-296. Pedro Núñez contribuyó mucho al avance del estudio de la variación magnética, y en el campo lo hizo D. João de Castro –Taylor, *Haven-Finding*, 175-184, y L. de Albuquerque en Cortesão, *Cartography*, II. 420-423–. Desde que Taylor escribió, Cortesão y Albuquerque han publicado las «magníficas cartas portulanas» de D. João relativas a su travesía india en *Obras Completas de D. João Castro,* I (Coimbra, 1968). Una carta portuguesa anónima de alrededor de 1585 muestra incluso líneas isógonas aproximadas –A. Cortesão y A. Teixeira de Mota, *Portugaliæ Monumenta Cartographica* (Lisboa, 1960), III. 71-72 y Lámina 363–.

75 Taylor, *Haven-Finding*, 160, 167, 201-202; la corredera de barquilla es la primera aportación inglesa a este arte.

76 C. Jack-Hinton, *The Search for the Islands of Solomon 1567-1838* (Oxford, 1969), 182-183, 218-220, 227-231, y los mapas XXXIII, XXXIV.

77 Sobre el uso de la rosa de los vientos y derrotas loxodrómicas, véase Taylor, *Haven-Finding*, 109-113.

78 De Cortesão, *Cartography*, II. 93-97; de Taylor, *Haven-Finding*, 174-181; de Parry, *Reconnaissance*, 111-130; y sobre la relación de Wright y Mercator, Waters, *Navigation*, numerosas referencias, pero, en especial, 121-122, 228-229.

79 Ma Huan, *Ying-yai Sheng-lan* [*The Overall Survey of the Ocean's Shores*], trad. J. V. G. Mills, HS Extra Ser. 42 (Cambridge, 1970); véase Cap.6.

80 Se hace un interesante análisis de los factores «ideológicos» en Gilmore, *Humanism*, 32-37, y Braudel, «Expansion», 246-254.

81 C. Marlowe, *The First Part of Tamburlaine the Great*, V.i.

82 Rich, en *New CMH*, 446.

83 Parry, *Reconnaissance*, 67; véanse Cap. II y IV sobre la organización y la tripulación. Se analizan los cambiantes porcentajes relativos de la empresa local y las finanzas externas en el trabajo de J. Heers, «Le rôle des capitaux internationales dans les voyages de découvertes aux XV$^{e}$ et XVI$^{e}$ siècles» en Mollat y Adam, *Aspects*, 273-293. Véase el análisis de las inversiones realizadas en varias de las travesías españolas importantes en el trabajo de F. de Solano, «Navíos y Mercaderes en la ruta occidental de especies (1519-1563)», en *A Viagem de Fernão de Magalhães* (Lisboa, 1975), 579-610 (véase nota completa en Cap. 2, nota 24).

84 C. Day Lewis, *Transitional Poem* (Londres, 1929), 10.

85 Sobre los (no tan) «pequeños horrores del mar» véase la graciosa y elaborada carta de 1573 de Eugenio de Salazar en Parry, *The European Reconnaissance*, 348-364. Morton, *Winds Command*, Cap. 17-24 *passim*, ofrece muchos detalles pintorescos de la vida a bordo en los días de navegación.

## Notas del Capítulo 2

1 C. E. Novell, «The Columbus Question», *Amer. Hist. Rev.* 44, 1938-39, 802-822, examina, en un espíritu moderado, algunas de las teorías y herejías en torno al problema de las intenciones de Colón; véase la introducción de C. Jane a *Select Documents illustrating the Four Voyages of Columbus*, HS 2ª Ser. 65, 70 (Londres, 1930), donde enfatiza el elemento místico de sus conceptos y tiende a desechar la tesis de la simple búsqueda de las Indias. Muestra una reseña crítica ponderada en el trabajo de G. F. Hudson, *Europe and China* (Londres, 1961; ed. original 1931), 204-228. Las opiniones de la escuela de Vignaud parecen descartadas desde la aparición de la obra de S. E. Morison, *Admiral of the Ocean Sea* (Boston, 1942) [*Admiral*]; se encontrará un análisis más reciente en G. R. Crone, *The Discovery of America* (Londres, 1969) [*Discovery*].

2 A. P. Newton, «Christopher Columbus and his First Voyage», en A. P. Newton (ed.), *The Great Age of Discovery* (Londres, 1932), 73-103, en 85-89; véase también su trabajo «Asia or Mundus Novus» en el mismo volumen, 104-128 [*Great Age*].

3 D. Peres, *História dos Descobrimentos Portugueses* (Oporto, 1943), 254-256, 263; E. A. Prestage, *The Portuguese Pioneers* (Londres, 1933), 230-231; el apoyo real a Dulmo (realmente un flamenco, van Olmen) debe de haber significado «una advertencia para Fernando e Isabel, para que se abstuvieran de ponerse de acuerdo» con Colón. Véase V. M. Godinho, *L'Économie de l'Empire Portugais aux XV^e et XVI^e siècles* (París, 1969), 44-46.

4 J. de Barros, *Asia* (Lisboa, 1552-63), Dec. I, Liv. 2, Cap. xi (Ed. Lisboa, 1945-46, I. 118-122).

5 Consultar C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire 1415-1825* (Harmondsworth, 1969), 20-24; J. H. Parry, *The Spanish Seaborne Empire* (Harmondsworth, 1973), 22, 123-129.

6 H. Vander Linden, «Alexander VI and the Demarcation… of the Domains of Spain and Portugal, 1493-94», *Amer. Hist. Rev.* 22, 1916-17, 1-20, en la nota 40 [«Alexander VI»]. Consultar además C. E. Nowell, «The Treaty of Tordesillas…» en A. Ogden y E. Sluiter (eds.), *Greater America* (Berkeley, 1945), 1-8; R. B. Merriman, *The Rise of the Spanish Empire* (Nueva York, 1962; ed. original 1918), II. 199-205 [*Spanish Empire*]; Crone, *Discovery*, 96-103; L. Weckmann-Muñoz, «The Alexandrine Bulls of 1493», en F. Chiappelli (ed.), *First Images of America: The Impact of the New World on the Old* (Berkeley, 1976), 201-220 [*First Images*]. Existe un estudio muy detallado y objetivo, con textos en latín y español sobre las bulas, en M. Giménez Fernández, *Nuevas Consideraciones sobre la Historia, Sentido y Valor de las Bulas Alejandrinas referentes a las Indias* (Sevilla, 1944) –en especial 44-51, 113 [*Bulas*]–. En el Volumen I de Blair & Robertson aparecen traducciones al inglés de las bulas y de otros documentos relevantes, tales como los Tratados de Tordesillas y Zaragoza y los procesos de la Junta de Badajoz. Lamento no haber consultado el evidentemente importante trabajo *El Tratado de Tordesillas y su Proyección*, Primer Coloquio Luso-Español de Historia de Ultramar (Valladolid, 1973-74).

7 G. Mattingly, «No Peace Beyond What Line?» *Trans. Roy. Hist. Soc.*, 5ª serie 13, 1963, 145-162, en 152, 161. [«No Peace»]. Algunas de las confusiones se produjeron por el uso coloquial que hacían los marinos de «la Línea» como abreviatura de línea equinoccial, 0º.

8 Blair & Robertson, I. 112.

9 Vander Linden, «Alexander VI», en nota 45.

10 Bien por casualidad o a propósito, Colón había informado de sus descubrimientos a 34 o 32º N, en vez de entre 20 y 24 –Crone, *Discovery*, 84–. Véase también F. Morales Padrón, *Historia del Descubrimiento y Conquista de América* (2ª ed., Madrid, 1971), 98-99 (con mapa) [*Historia*].

11 Giménez Fernández, *Bulas*, 136, 148; Morales Padrón, *Historia*, 109-111, véase Mattingly, «No Peace», 151-153.

12 El dicho data de fecha tan lejana como 1518 –E. G. Bourne, «Historical Introduction» a Blair & Robertson, en I. 25–; véase Maximiliano de Transilvania en C. E. Nowell, *Magellan's Voyage Around the World* (Evanston, 1962), 277 [*Voyage*]. Sobre la génesis de la idea de una demarcación global (frente a la que aceptaba sólo al hemisferio atlántico), consúltese R. E. Abadía, «La idea del antimeridiano», en A. Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*, *Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina* (Lisboa, 1975), 1-26 [«antimeridional»]; L. de Albuquerque y R. Graça Feijó, «Os pontos de vista de D. João II na Junta de Badajoz», ibid. 527-545 en 532 [«Badajoz»]. Pero «semejante límite antimeridiano es una simple suposición o inferencia lógica, a la que no se hace ni la más somera referencia en el famoso tratado de 1494» –J. P. de Tudela y Bueso, «La especería de Castilla…», ibid. 627-687 et 632 [«La especería»]–. Las referencias a esta importante obra, que resume una gran parte de la erudición magallánica, aparecen por autor y título del documento «en Actas II».

13 O. H. K. Spate, «Terra Australis–Cognita?», *Hist. Studies* (Melbourne) 1957, 1-19, en 13-14. Ludovico de Varthema *puede* haber llegado a las Molucas, pero si lo hizo, no fue hasta 1505, por lo que la región era aún «totalmente desconocida» para los europeos de finales del siglo XV –B. Penrose, *Travel and Discovery in the Renaissance 1420-1620* (Cambridge [Mass.], 1952), 28-32–.

14 C. O. Sauer acepta las primeras declaraciones españolas, basadas en los recuentos de los jefes indios (quienes hubieran tenido buenas razones para no exagerar) según las cuales la población aborigen adulta en La Española en 1496 era de más de un millón; una densidad de 13 o 15 por km?, excluyendo a los niños. Ello sería ecológicamente viable, pero «en menos de veinte años desde la fundación de Isabela la inminente extinción de los nativos era evidente y en otros diez ya había ocurrido» –*The Early Spanish Main* (Berkeley, 1968), 65-69, 200-204–.

15 Morales Padrón, *Historia*, 149.

16 Detalles en obras ya citadas de Crone, Morison, Parry, y Penrose; también los relevantes capítulos de J. B. Brebner, *The Explorers of North America 1492-1806* (Ed. Meridian, Cleveland, 1964); F. A. Kirkpatrick, *The Spanish Conquistadores* (3ª ed., Londres, 1967); J. H. Parry, *The Age of Reconnaissance* (Ed. Mentor, Nueva York, 1964) [*Reconnaissance*]; y, en especial, S. E. Morison, *The European Discovery of America: The Southern Voyages A.D. 1492-1616* (Nueva York, 1974), Cap. IX-XI [*Southern Voyages*]. Sobre la remota posibilidad de que los ingleses de la travesía de John Cabot de 1498 se hubieran adelantado a los españoles en la costa de Darién, consúltese J. A. Williamson (ed.), *The Cabot Voyages and Bristol Discovery under Henry VII*, HS 2ª Ser. 120 (Cambridge, 1962), 107-112 [*Cabot Voyages*].

Crone, *Discovery*, 126-127, y véase todo el Cap. IX, un relato emotivo; véase Morison, *Admiral*, 580-582, 594-621.

El nombre de Colón en español.

19 La Santa María fue abandonada en 1523-24, y «desde ese día ningún asentamiento blanco ha podido jamás mantenerse permanentemente en la sección del istmo correspondiente a Darién» –G. Mack, *The Land Divided: A History of…Isthmian Canal Projects* (Nueva York, 1944), 31–.

20 La trágica historia de estos inicios se narra vívida y cuidadosamente en J. Mirsky, *The Westwards Crossings: Balboa, Mackenzie, Lewis and Clark* (2ª ed., Chicago, 1970) [*Crossings*]; la importancia del «ciclo de oro y despoblación» se presenta en Chaunu, 898-903. Hay un exhaustivo y simpático estudio sobre Balboa y una gran cantidad de documentos en los primeros dos volúmenes de J. T. Medina, *El Descubrimiento del Océano Pacífico* (Santiago de Chile, 1913-14) [*Descubrimiento*]. Hay más información accesible en la biografía de K. Romoli, *Balboa of Darién* (Nueva York, 1953) [*Balboa*].

21 Los detalles de este solemne acto aparecen en la obra de Medina, *Descubrimiento*. I. 92-94; consúltese la fecha exacta en Romoli, *Balboa*, 160-161. Uno o dos días antes, uno de los hombres de Balboa, Alonso Martín, al frente de una patrulla encargada de encontrar la mejor forma de llegar al mar, partió en efecto en una canoa, alegando ser el primer español que había llegado al nuevo mar. El relato de Sir Clement Markham carece de fundamento (*Geogr Jnl* 41, 1913, 519) cuando dice que al mar se le llamó «Pacífico» porque el joven jefe Panciaco le dijo a Balboa que «el gran océano siempre estaba sereno»; a decir verdad, algunos de los primeros españoles que se embarcaron en estas aguas las encontraron «turbulentas» y «embravecidas» (H. J. Wood, en Newton, *Great Age*, 161), y Balboa fracasó penosamente en su primer intento de alcanzar las islas Perla en canoa –le habían advertido de que la temporada siempre era tempestuosa– Romoli, 165-168. En cuanto al nombre, el 3 de diciembre de 1514 se proclamó formalmente en Santa María la «Tierra Nueva a la parte del Mar del Sur» –Medina, *Descubrimiento*, I. 87 y III (*Fernando de Magallanes*, 1920) cclxviii–.

22 En su artículo «The Discovery of the Pacific: A Suggested Change of Approach», *Pac. Hist. Rev.* 16, 1947, 1-10 [«Pacific»], C. E. Nowell alega que Antonio de Abreu y Francisco Serrão fueron «según todos los criterios aceptados» los primeros descubridores europeos del Pacífico, al llegar a las Molucas y al mar de Banda hacia finales de 1511. Las dos referencias enciclopédicas dadas como «aceptadas» no son convincentes, y en contraste, por ejemplo, el mapa australiano oficial *Australia and Adjacent Waters: Limits of the Oceans and Seas*, RAN Hydrographic Office (Sidney, 1972), une el mar de Banda con el océano Índico y no con el océano Pacífico. Esto se reconoce a nivel internacional, aunque los límites mostrados carecen, claro está, de importancia política. De hecho, Nowell refuta su propio alegato cuando dice que Balboa probablemente no haya sido siquiera el europeo número mil en «contemplar el Pacífico», ya que antes que él lo habían hecho Marco Polo y muchos misioneros (no centenares, pero ¿quizás docenas?). Pero hay una inmensa diferencia entre las aguas talásicas y el gran Océano, y el sentido común y la tradición coinciden en concederle el honor a Balboa. No obstante, el trabajo de Nowell es importante y válido al enfatizar la importancia del acceso de los portugueses a través del océano Índico.

23 Citado en Mirsky, *Crossings*, 81, pero aquí se toma de la traducción de Richard Eden de las Décadas, en *A Selection of Curious, Rare, and Early Voyages*… (Londres, 1812), 541.

24 Mi tratamiento de Magallanes se basa principalmente en la biografía portuguesa normalizada del vizconde de Lagôa, *Fernão de Magalhãis* (*A sua Vida e a sua Viagem*) (Lisboa, 1938) [*Vida e Viagem*]; J. Denucé, *Magellan: La Question des Moluques et la Première Circumnavigation du Globe* (Bruselas, 1911) [*Moluques*]; y A. Teixeira da Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*,… , citado en la nota 12. El tercer volumen de Medina, *Descubrimiento*, también está dedicado a Magallanes, y hay mucha documentación en P. Pastells SJ, *El Descubrimiento del Estrecho de Magellanes* (Madrid, 1920) [*Estrecho*]. Para la narrativa básica de Pigafetta se han utilizado la traducción en Nowell, *Voyage* (que también incluye a Maximiliano de Transilvania y Gaspar Côrrea), y el espléndido facsímil del texto francés en R. A. Skelton, *Magellan's Voyage* (New Haven, 1969). La primera versión impresa de Pigafetta, *c.* 1525, se ofrece en facsímil con la traducción en P. S. Paige, *The Voyage of Magellan* (Englewood Cliffs,1969).

Hay biografías recientes en inglés de C. McK. Parr, *So Noble a Captain* (Londres, 1953) y E. Roditi, *Magellan of the Pacific* (Londres, 1972). Ambas se basan en sólidas investigaciones, pero Parr parece hacer una extrapolación demasiado rápida de las fuentes: así, puede «trazar con confianza» una «probable» travesía de Magallanes a las Filipinas en 1512 (96-98); posteriormente (250) «como llegó a las Filipinas por segunda vez *desde la dirección opuesta* [cursivas de Parr] *es evidente* [cursiva mía] que él fue el primer hombre que completó la vuelta al mundo». Esto no parecen aceptarlo otras autoridades que conozco; véase M. Torodach, «Magellan Historiography», *HAHR* 51. 1971, 313-335. Morison (*Southern Voyages*, 217) alega algo simi-

lar, cuando plantea que Magallanes estaba con de Abreu en 1511 (no aceptado generalmente) y que las longitudes a las que llegó en 1511 y 1521 se solapan; por otro lado (421, 435), se inclina a concederle el mérito a Enrique, esclavo de Magallanes, observación que Stefan Zweig hace con más cautela: aunque uno quiera creerlo, la evidencia es bastante dudosa.

Por último, la obra de S. Zweig, *Magellan: Pioneer of the Pacific* (Londres, 1938) [*Magellan*] tiene algo de romanticismo y una buena dosis de interpretación psicológica (de tipo lícito), pero no deja de ser una obra de belleza y fuerza.

25 Cabe destacar que la revancha egipcia tenía el fuerte apoyo de Venecia – D. Lach, *Asia in the Making of Europe* (Chicago, 1965), I. 106, 112 [*Asia*]; H. V. Livermore, *A History of Portugal* (Cambridge, 1947), 233.

26 E.g. F. H. H. Guillemard, *The Life of Ferdinand Magellan* (Londres, 1890), 81-82 [*Life*]; Merriman, *Spanish Empire*, II. 420; Medina, *Descubrimiento*, III. xxxv.

27 Vizconde de Lagôa, «Fernão de Magalhães…», en A. Baião *et al.* (eds.), *História da Expansão Portuguesa no Mundo* (Lisboa, 1937-40), II. 305-328 en 313 [*Expansão*].

28 *Asia*, Dec. III, Liv. 5, Caps. vi, vii (Ed. Lisboa, 1945-46, III. 272, 282).

29 Lagôa, en Baião, *Expansão*, II. 307. Los navegantes italianos, sin sus propias bases con las que trabajar, eran sin duda profesionales contratados. Algunos de estos mercenarios del mar eran más bien aventureros de mala reputación, como Solís; pero no se puede decir lo mismo, por ejemplo, de Vespucio, Verrazano, los Cabot y Hudson. En la Junta de Badajoz tanto los portugueses como los castellanos se negaron, al menos nominalmente, a aceptar como participantes a sus respectivos desertores, que eran muchos –Blair & Robertson, I. 176, 216; Albuquerque y Feijó, «Badajoz», en Actas II en 540–.

30 Zweig, *Magellan*, 82-84, asume una actitud más severa, diciendo que Magallanes no sólo desertó, sino que «lesionó deliberadamente a su país», pero disculpa su comportamiento como prerrogativa del genio creativo. Lagôa grandilocuentemente compara a Magallanes con Alcibíades y Coriolano, y enfatiza que a Bruto se le alaba por interrumpir «el vuelo más alto de la gloria humana»; más atinada que este trasnochado clasicismo romántico es la observación posterior de que no hubo traducción de Pigafetta al portugués (hasta la que hizo él en 1938) –*Vida e Viagem*, I. xiii, xvi–. Si se desea un análisis más exhaustivo y justo, consúltese de A. A. Banha da Andrade, su obra «Sentimentos de honra e direitos de justiça, na viagem de Fernão de Magalhaes», en Actas II, 451-465.

31 Albuquerque y Feijó, «Badajoz», en Actas II, en 534-535; los reclamos de los portugueses se basaban más bien en sus diez años de presencia comercial en las Molucas. Según Enciso en su *Suma de Geographia* (1519) el antemeridiano de la línea de Tordesillas estaba en el delta del Ganges; Magallanes, en un memorial en honor del rey (también en 1519), lo situó en Malaca, cuya posición en sus cálculos queda en medio de Borneo; así, las Molucas se encontraban sin problemas en el hemisferio español –R. A. Laguarda Trias, «Las longitudes geográficas de la membranza de Magallanes», en Actas II, 135-178?. Enciso tomó un valor de 16? leguas hasta el grado en vez de las 17? de los portugueses, reduciendo, por tanto, el hemisferio portugués cuando convirtió los grados a leguas; parece haber falsificado los diagramas tomados de fuentes portuguesas –E. G. R. Taylor (ed.), [Roger Barlow's] *A Brief Summe of Geographie*, HS 2ª Ser. 69 (Londres, 1932), xiv-xvii–.

32 Lach, *Asia*, I. 113-115; Parry, *Reconnaissance*, 173. Para conocer la interesante historia del elefante Hanno, véase, de Lach, *Asia*, II. 135-139 (en el tercer tomo, 1970).

33 Denucé, *Moluques*, 72-77; Lagôa, *Vida e Viagem*, I. 35-37; Nowell, *Voyage*, 24-25; Skelton, *Magellan's Voyage*, I. 155.

34 Nowell, «Pacific», 8.

35 Morison, *Southern Voyages*, 321, 351-352.

36 Parry, *Reconnaissance*, 173; véase Morison, *Southern Voyages*, 288-297. El nombre «América» no fue aceptado por los españoles hasta el siglo XVIII; antes mantuvieron su propio término «Indias» –Morales Padrón, *Historia*, 154-155–. En torno al nombre América, hay un brillante análisis filológico en la obra de H. Jantz, «Images of America in the German Renaissance», en Chiappelli, *First Images*, I. 91-106 pág. 97-100: «… América encajó bien, podría haber sido Colombia, pero Vespuccia o Christophoria habrían sido el colmo de lo absurdo». Una de las razones porque se impuso «América» la ofrece D. B. Quinn, en su obra «New Geographical Horizons: Literature», ibid. 635-658, en 638-647: la producción literaria de Vespucio era más extensa, mejor y más accesible que la de Colón. No hay por qué entrar en el controvertido tema de la autenticidad de la travesía de Vespucio de 1497, desmentida por Morison y tantos otros; si se quiere ver una reseña divertida del asunto, consúltese *Southern Voyages*, 306-312.

37 Consúltese, de L. Wroth, su obra «The Early Cartography of the Pacific», *Papers Biblio. Soc. of America* 38 Nº2 (Nueva York, 1944), 85-268 en 119-140 [«Cartography»].

38 Véase i. a. A. P. Newton en *Great Age*, 122-127. R. Levillier en *America la Bien Llamada* (Buenos Aires, 1948), lo lleva hasta golfo San Jorge a 46ºS (no se observa, pero se puede consultar el mapa de Levillier en Morales Padrón, *Historia*, 141).

39 Para constatar la importancia de esta travesías hay que consultar de D. Ramos Pérez su obra «Magallanes en Valladolid: la capitulación», publicada en Actas II, 179-241, en 189-195 [«capitulación»]. A. von Humboldt, *Examen Critique de l'Histoire de la Géographie du Nouveau Continent* (París, 1836), I. 348-353, todavía resulta de interés.

40 Para adentrarse en las complejidades de la interpretación de «estas exiguas indicaciones», hay que consultar de J. da Gama Pimental Barata, la obra «A armada de Fernão de Magalhães, publicada en Actas II, 109-134. Al menos un cincuenta por ciento se debe añadir para realizar los cálculos actuales. Como es habitual, Morison es excelente en los detalles sobre barcos, tripulaciones y equipos –*Southern Voyages*, 342-347, 352-355–.

41 Añadió que sus flancos eran blandos como la mantequilla. Como señala Morison (*Southern Voyages*, 357) era sin duda despecho; tras su regreso, el maltrecho *Victoria* fue reparado y cruzó el Atlántico de un lado a otro antes de naufragar en el Caribe.

42 Otros inversores fueron menos afortunados: Aranda perdió toda su inversión, y los Fugger perdieron los 10.000 ducados invertidos, y, veinte años después, los tribunales dijeron ásperamente que «el susodicho Antonio Fucar y Ca. debían guardar silencio para siempre» –Lagôa, *Vida e Viagem*, I. 233-236; Guillemard, *Life*, 125-126.

43 «Maestre Andrés, lombardero condestable de la dicha nao natural de Bristol que es en el reino de Inglaterra, marido de Ana de Estrada viuda, de Sevilla» –Pastells, *Estrecho*, I. 213, 235–. El cuidadoso cálculo de L. Díaz-Trechuelo, «La organización del viaje magallánico», en Actas II, 265-314, habla de ciento treinta y seis españoles y setenta y nueve europeos mezclados, además de dieciséis oficiales de rango superior y seis africanos o asiáticos.

44 Acerca de este controvertido asunto de Faleiro y Juan de Cartagena, Lagôa ofrece un análisis exhaustivo y equilibrado –*Vida e Viagem*, I. 158, 223-231–; pero para ver la diferencia de énfasis al respecto, consúltese, de Denucé, la obra *Moluques*, 220-221, y de Nowell, *Voyage*, 65-67; comparar con Tudela y Bueso, «La especería», en Actas II en 548 nota 48. Acerca del método isogónico de Faleiro, consúltese de A. Teixeira da Mota, la obra «A contribução dos irmãos Rui e Francisco Faleiro…», en Actas II, 315-341 en 321, 337-339; confiere mayor relevancia general al menos conocido Francisco.

45 *Vida e Viagem*, I. 229. Para el estudio de un caso similar sobre la práctica de Fonseca en relación con Solís, consúltese de Tudela y Bueso, la obra «La especería», en Actas II en 638.

46 Nowell, *Voyage*, 54-55; Pérez, «capitulación», en Actas II, 220-227 (que podría tender a apoyar la opinión de Nunn sobre las ideas de Magallanes).

47 «Las autoridades» difieren amenamente acerca de la fecha precisa de estos acontecimientos. Denucé las enmarca en el Domingo o Lunes de Pascua entre el 1 ó 2 de abril; Merriman en el domingo y lunes de Pascua, entre el 8 o el 9 de abril; Nowell el domingo de Ramos y el día siguiente, con la sentencia el 7 de abril. Por el calendario juliano, en uso hasta 1582, las fechas serían entre el 1 y 2 de abril; por el gregoriano, diez días después. Pigafetta y Maximiliano, que le prestan poca atención al asunto, no dan ninguna fecha. No tiene mayor importancia.

48 J. A. Williamson (ed.), *The Observations of Sir Richard Hawkins* (Londres, 1933), 87, 89 (citas transpuestas). Williamson llama la atención sobre la pertinencia de esta observación en su obra «The First Circumnavigation», en Newton, *Great Age*, 181-198 en 187-188.

49 K. R. Andrews, *Drake's Voyages* (Londres, 1967), 63-68. Según el capellán de Drake, Francis Fletcher, que era un poco como Malvolio (más adelante en Cap. 9), el tonelero hacía jarras de madera «para aquellos de la compañía que tomaran de ellas, pero en lo que a mí respecta, no tenía esa gran afición» –J. Hampden (ed.), *Francis Drake Privateer* (Londres, 1972), 150–.

50 Zweig, *Magellan*, 203-204.

51 G. E. Nunn expresa sus ideas en la obra *The Columbus and Magellan Concepts of South American Geography* (Glenside, 1932), y «Magellan's Route in the Pacific», *Geogr. Rev.* 24, 1934, 625-633; las de Nowell en *Voyage*, 28-29 –consúltese un mapa al estilo de Behaim en 29, de donde saqué mi cita sobre el Estrecho–. Parece poco posible que Magallanes estuviera tan atrasado, y con respecto a Behaim y la ruta del Pacífico, la tesis de Nunn-Nowell ha tenido poca aceptación, y quizás menos consideración de la que merecía; Morales Padrón, sin embargo, acepta tanto la ruta de Nunn como la influencia de Behaim –*Historia*, 193, 200–. Lagôa (*Vida e Viagem*, I. 48-53) discute, en mi opinión convincentemente, la importancia de Behaim, en general y en este caso; comparar además con la obra de Wroth, «Cartography», 143-145, y la de E. A. Heawood, «The World Map before and after Magellan», *Geogr. Jnl* 57, 1921, 431-446 [«World Map»]. Acerca de la dudosa estatura de Behaim como cosmógrafo, consúltese, de G. R. Crone, su obra «Martin Behaim…», y de H. Winter, «New Light on the Behaim Problem», en *Actas do Congreso Internacional de História dos Descobrimentos* (Lisboa, 1961), II. 117-133 y 399-411; en ambas se le infravalora. Acerca de Schöner, G. Schilder, *Australia Unveiled: the share of the Dutch navigators in the discovery of Australia* (Canberra, 1976), 10.

52 Puede que Gomes haya hecho escala en Puerto de San Julián para buscar a Juan de Cartagena; en la forma habitual de los desertores, a su regreso a España difundió las historias más perjudiciales acerca de Magallanes. Es posible que también haya avistado las Malvinas mucho antes que Richard Hawkins o Sebald de Weerdt (1594, 1598): varias notas argentinas aparecen resumidas en la obra de E. J. Goodman, *The Explorers of South America* (Nueva York, 1972), 160-164. El leal Álvaro de Mesquita, arrestado primero por los amotinados en San Julián y después por Gomes, fue encarcelado hasta el regreso del *Victoria*.

53 Las traducciones del texto en francés aparecen en la obra del Skelton, *Magellan's Voyage*. Pigafetta dice que cabo Deseado es el único lugar al que el propio Magallanes dio nombre.

54 Tudela y Bueso argumentan plausiblemente que el portulano de Albo es realmente el de Elcano –Actas II, en 656–. Para leer la crítica de Nunn consúltese de D. D. Brand, «Geographical Exploration by the Spaniards», en Friis, *Pacific Basin*, 109-144 en 115, y, sobre todo, el Apéndice I en «The Exploration of the South Sea, 1519 to 1644» (tesis doctoral, Oxford, 1953-54) de H. Wallis, donde señala que Nunn pasa por alto la prueba del memorial del propio Magallanes. H. E. Maude también critica a Nunn, y en un análisis muy razonado identifica a San Pablo como Pukapuka y Tiburones con seguridad, como Flint –*Of Islands and Men* (Melbourne, 1968), 38-48–.

55 Los detalles de los acontecimiento a partir del avistamiento de Samar han sido tomados de la conmovedora y vívida narrativa de Pigafetta; la obra *Southern Voyages*, 417-432, de Morison

es pormenorizada y quizás demasiado colorida.

56 Son diversas las fuentes que presumen que haya sido envenenado por el rajá de Tidore, en venganza por su éxito en la dirección de las fuerzas de Ternate, o por una mujer malaya a petición de los portugueses, o que haya muerto en un barco portugués camino de Goa.

57 I. A. Wright, «Early Spanish Voyages to the Far East, 1527-1565» (tesis doctoral, Universidad de California, 1940), 99.

58 Existe una buena bibliografía de M. Mitchell, *Elcano: The First Circumnavigator* (Londres, 1968).

59 A. Sharp ofrece buenas razones para identificar a estas islas con el grupo Maug y Agrigán (Asunción) en las Marianas y Sonsorol en las Carolinas; ésta última debe de haber sido el primer avistamiento europeo en el grupo –*The Discovery of the Pacific Islands* (Oxford, 1960), 8-11–.

60 Tudela y Bueso analizan las casi intolerables complejidades de las posturas de portugueses y castellanos en Badajoz en «La especería», en Actas II en 664-673. Consultese también de Albuquerque y Feijó, «Badajoz», ibid.; Blair & Robertson, I. 195-221; Denucé, *Moluques*, 393, 399-401; C. W. Nowell, «The Loiasa Expedition and the Ownership of the Moluccas», *Pac. Hist. Rev.* 5, 1936, 325-336. Cuesta entender que Morison, evidentemente con mucha seriedad, pueda calificar las negociaciones como «un intento sincero» para una solución de avenencia –*Southern Voyages*, 476–.

61 Véase Heawood, «World Map» en 437, 440; cálculo desde Santo Antão, el punto más occidental de las Cabo Verde y, por tanto, el más favorable para las pretensiones españolas. Véase nota 31 anterior. Otros cálculos situaron el antimeridiano entre 131°18' y 133°21'E –Abadía, «antimeridiano», en Actas II en 22-25–.

62 Denucé, *Moluques*, 401. En fecha tan tardía como 1575, los mapas MS de Lopez de Velasco todavía muestran la línea de demarcación a través del extremo de Malasia –Wroth, «Cartography», 159–.

63 En 1519 Dávila y Niño fueron enviados desde España «para tomar los barcos de Balboa, o bien construir nuevas naves, y explorar los mares del Sur por unas mil leguas, con la esperanza de encontrar las islas de las Especias. No llegaron muy lejos. Tuvieron que pasar varios años antes de que los pequeños puertos salvajes del Pacífico pudieran construir barcos fiables para las largas travesías oceánicas». –J. H. Parry, *The European Reconnaissance* (Nueva York, 1968), 236–. Véase Tudela y Bueso, «La especería», en Actas II, 649 nota 50.

64 Parry, *The European Reconnaissance*, 238.

## Notas del Capítulo 3

1 Bernal Díaz del Castillo, *The Conquest of New Spain*, trad. J. M. Cohen (Harmondsworth, 1963), 214.

2 The Third Letter of Cortés, trad. F. A. McNutt, en P. de Fuentes, *The Conquistadores* (Nueva York, 1963), 49-133, en 123.

3 F. Morales Padrón, *Historia del Descubrimiento y Conquista de América* (2ª ed., Madrid, 1971), 229 [*Historia*]. Dice todo lo que se puede decir a favor de Pedrarias –387, 395–.

4 Sobre esta maraña de geografía e intriga, consultar de J. Mirsky, su obra *The Westwards*

*Crossings* (Chicago, 1970), 70-81; K. Romoli, *Balboa of Darién* (Nueva York, 1953), Cap. XX-XXI; C. O. Sauer, *The Early Spanish Main* (Berkeley, 1966), Cap. XIII-XV [*Spanish Main*].

5 Sauer, *Spanish Main*, 220-229.

6 Para saber acerca de los factores de emplazamiento que tuvieron que ver con la caída de Darién y el ascenso de Panamá, ver de Sauer, *Spanish Main*, 278-281, y Chaunu, 898-899, 906-908, 915-916, 941-945. Durante este tiempo, la antigua división de la jurisdicción entre Veragua y Darién se había visto superada por los acontecimientos y Pedrarias tuvo libertad de acción, las tierras de los herederos de Colón fueron compradas veinte años más tarde por la concesión, más o menos nominal, de un ducado de Veragua, entre cuyos titulares estaba el hijo del duque de Berwick, bastardo de nuestro Jacobo II y VII –P. Pastells SJ, *El Descubrimiento del Estrecho* (Madrid, 1920), cuadro de los descendientes de Colón–; véase Sauer, 264-265. Para saber acerca de la Antigua Panamá, véase de C. H. Haring, su obra *Trade and Navigation between Spain and the Indies* (Cambridge [Mass.], 185-188 [*Trade and Navigation*].

7 W. Dampier, *A New Voyage Round the World* (1697; Ed. Dover, Nueva York, 1968), 124-126.

8 La información sobre cómo se elaboró este argumento aparece en la obra de O. H. K. Spate, «How Determined is Possibilism?», *Geogr. Studies* (Leicester) 4, 1957, 3-12.

9 G. Mack, *The Land Divided* (Nueva York, 1944), 31-33. Para el Desaguadero, M. J. MacLeod, *Spanish Central America: A Socioeconomic History, 1520-1720* (Berkeley, 1973), 155 [*Central America*].

10 Se habla de las marchas entre Panamá y Guatemala en la obra de Morales Padrón, *Historia*, 389-398 incluido el mapa en página 399. La obra de MacLeod, *Central America*, 38-45, ofrece un buen análisis de la Conquista en esta fragmentada región, un proceso mucho más turbio que la conquista de México.

11 Los elaborados cálculos aparecen en la obra de W. Borah y S. F. Cooke, *The Aboriginal Population of Central Mexico on the Eve of the Spanish Conquest* (Berkeley, 1963), concretamente en el Cap.VI, y en su artículo «La Despoblación del México Central en el siglo XVI», *Hist. Mexicana* 12, 1962-63, 1-12. El asunto se analiza con más detalle en el Cap. 7 más adelante.

12 Ésta es la versión española, generalmente aceptada. Para consultar la versión india de que Moctezuma fue realmente asesinado por los propios españoles, consultar de Hernán Cortés, *Letters from Mexico*, trad. de A. R. Pagden (Londres, 1972), nota 89, en 477 [Cortés, *Letters*].

13 Aparte de las viejas y muy detalladas narrativas estándar de W. H. Prescott, que aparecen en la obra *History of the Conquest of Mexico* (Nueva York, 1843, por varias editoriales) y en la obra de H. H. Bancroft, *History of Mexico* (San Francisco, 1883-86), se pueden consultar los relatos de los participantes que aparecen en la obra de Bernal Díaz, *The Conquest of New Spain*, y en la obra escrita por de Fuentes, *The Conquistadores* (con seis informes, así como de Cortés, La tercera carta). La mayor parte de la obra de F. L. de Gómara, *Istoria de la Conquista de Mexico* (Zaragoza, 1552) está traducida en el trabajo de L. B. Simpson, *Cortés: The Life of the Conqueror by His Secretary* (Berkeley, 1965) [Gómara, *Cortés*]. Todas se han utilizado como material de apoyo, o como citas directas.

14 Gómara, *Cortés*, 277-278. Es agradable constatar que los tlaxcaltecas conservaron durante mucho tiempo sus privilegios, que en algunos casos equivalían a la autonomía, que les fueron concedidos por su imprescindible apoyo; algunos de estos derechos persistieron hasta el fin del dominio español –S. de Madariaga, *The Rise of the Spanish American Empire* (Londres, 1947), 25 [*The Rise*]–.

15 En la obra de G. C. Vaillant, *The Aztecs of Mexico* (Harmondsworth, 1950), 199-200, 205-215, 229-254, aparece un compasivo relato sobre «los estertores de muerte de la nación azteca», que incluye notas sobre el carácter de la guerra azteca, los presagios y la posición de Moctezuma; y el reflexivo análisis en Chaunu, 150-155 –aunque es un poco extraño encon-

trar reafirmada la superioridad de un general europeo, incluido el aspecto moral y espiritual (151), y en la página siguiente un comentario realista sobre la «incomparable bestialidad» de los hombres de Pizarro en su «siniestra empresa»–. Pero la Conquista, y el dominio español en las Indias, están plagados de muchas de esas contradicciones humanas. Para ahondar en los presagios, hay que consultar el interesante estudio de N. Wachtel, *La Vision des Vaincus: Les Indiens du Pérou devant la Conquête espagnole* (París, 1971), 36-38 [*Vaincus*].

16 Cortés, *Letters*, 266-268, 270, 275-277, 318.

17 Cortés, *Letters*, 326-328.

18 D. D. Brand, «The Development of Pacific Coast Ports during the Spanish Colonial Period in Mexico», en *Estudios Antropológicos…en homenaje al doctor Manuel Gamio* (México, 1956), 577-591, en 579 [«Coast Ports»]; ésta es una fuente importante para mi Figura 6.

19 C. R. Markham (ed.), *Early Spanish Voyages to the Straits of Magellan*, HS 2ª Ser. 28 (Londres, 1911), 102-108.

20 Los primeros cuatros capítulos de la obra de W. Borah, *Early Trade and Navigation between Mexico and Peru* (Berkeley, 1954) [*Early Trade*], están llenos de fascinante material sobre la navegación y el comercio de la costa; una fuente importante para esta sección. Véase el análisis de los puertos y el comercio en Chaunu, 788-798, 826-832, 858-889. Véase también de M. L. Moorhead, la obra «Hernán Cortés and the Tehuantepec Passage», *HAHR* 29, 1949, 370-379, y para Guatulco, Hakluyt, VIII. 231-232.

21 En su obra «Coast Ports», Brand enumera cincuenta y tres; a la poca claridad de la cronología hay que añadir el problema de la toponimia –da dieciséis variantes para Manzanillo, pero para Sentispac, sencillamente renuncia– «una estupenda variedad de ortografías». Hay mapas de Acapulco y Guatulco en la obra de P. Gerhard, *Pirates on the West Coast of New Spain 1575-1742* (Glendale, 1960) [*Pirates*], así como detalles adicionales en su obra *A Guide to the Historical Geography of New Spain* (Berkeley, 1972), 39-42, 123-126, 264-267, 393-397.

22 Para saber acerca de Acapulco en su principio y al final, consulte de T. Oteiza Iriarte, *Acapulco: La Ciudad de las Naos de Oriente y de las Sirenas Modernas* ([s.e.] 1963) –un tanto popular y retórica, pero no tanto como sugiere el título–.

23 Borah, *Early Trade*, 5, 65-68; comparar con Haring, *Trade and Navigation*, 267, y muchos detalles en la obra de P. S. Taylor, «Spanish Seamen in the New World during the Colonial Period», *HAHR* 5, 631-661. Sobre el propio Realejo, consúltese de D. R. Radell y J. J. Parsons, «Realejo: A Forgotten Colonial Port…», ibid. 31, 1971, 295-312 (con mapa), y sobre la esclavitud. MacLeod, *Central America*, 51-56.

24 Bancroft, *History of Mexico*, II. 31-32; Prescott, *Conquest of Mexico*, Vol. VII Cap. II.

25 J. Juan y A. de Ulloa, *Noticias Secretas de América* (Londres, 1826), 114-128, (sobre la autenticidad de esta obra, ver Cap. 7, nota 35). Se rinde un elegante homenaje a las vergas de Manila en la obra de D. R. Pérez, *Historia de la Colonización Española en América* (Madrid, 1947), 244 [*Colonización*].

26 Consúltese la vívida descripción sobre el daño de los gusanos en la obra de Oviedo, *Historia general y natural de las Indias* (1535-37) citada en Chaunu, 940; acerca del plomo en los barcos de Pedrarias, Haring, *Trade and Navigation*, 277, y, en general, en la obra de D. W. Waters, *The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times* (Londres, 1958), 92.

27 Gómara, *Cortés*, 391 y la nota de Simpson; véase F. Chevalier, *Land and Society in Colonial Mexico* (Berkeley, 1963), 127-130 [*Land and Society*].

28 Se utilizaron i.a. por Cavendish, Swan, los desertores de Grogniet en 1686, Dampier, y Shelvocke –véase de Gerhard, *Pirates, passim*; R. Bonnycastle, *Spanish America* (Londres, 1819), 153; y en especial de Woodes Rogers, *A Cruising Voyage Round the World* (1712; reimpreso en Ámsterdam, 1969), 275-278–.

29 Los tratamientos estandarizados modernos en inglés los aporta H. R. Wagner, en *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century* (Amsterdam, 1966; ed. original, 1929) [*Voyages to NW*] y *Cartography of the Northwest Coast of America to the Year 1800* (Berkeley, 1937); véase también de M. G. Holmes, *From New Spain by Sea to the Californias 1519-1668* (Glendale, 1963); aparecen relatos más breves en la obra de C. E. Chapman, *A History of California: The Spanish Period* (Nueva York, 1921), 43-54 [*California*]; S. E. Morison, *The European Discovery of America: The Southern Voyages A. D. 1492-1616* (Nueva York, 1974), 617-633; Gómara, *Cortés*, 396-402 –vívida aunque confusa–. A. del Portillo y Diez de Sollano, en *Descubrimientos y Exploraciones en las Costas de California* (Madrid, 1947), ofrecen pocos detalles para el siglo XVI y, por increíble que parezca, no citan a Wagner; hablan despectivamente de Cabrillo y a favor de Vizcaíno, que puede ser defendible, pero ensalzan a Pedro Porter y Casanate, lo cual sorprende.

Sobre la «insularidad» de California hablan R. V. Tooley en su obra *California as an Island* (Londres, 1964), y J. L. Leighley, en *California as an Island* (San Francisco, 1972), ambas con profusión de mapas. Acerca del nombre «California», en Chapman, *California*, 55-59 (con muchas notas) y Portillo, 109-137; este último piensa que se le dio ese nombre para ridiculizarla, lo cual justificadamente inflama los ánimos en la región. Todavía quedan algunas discrepancias y aspectos discutibles –como, por ejemplo, el destino de Ulloa– pero no son importantes.

30 Consúltese de Wagner, su obra *Voyages to NW*, 72-93 (con traducción del más importante relato contemporáneo). No he visto la obra de H. E. Bolton, *Spanish Exploration in the Southwest, 1542-1706* (Nueva York, 1916).

31 C. Pisano y Saucedo, «El Puerto de Navidad y la Expedición de Legaspi», *Hist. Mexicana* 14, 1964-65, 227-249 –con una fotografía de la moderna y diminuta aldea–.

32 R. F. Heizer, *California's Oldest Historical Relic?* (Berkeley, 1972).

33 Borah, *Early Trade*, 8-21; Chevalier, *Land and Society*, 27-29; comparar con la obra de P. Chaunu, *Conquête et Exploitation des Nouveaux Mondes* (París, 1969), 158-164 [*Conquête*].

34 J. Hemming, *The Conquest of the Incas* (Ed. Abacus, Londres, 1972), 25 [*Incas*]; V. W. von Hagen, *The Desert Kingdoms of Peru* (Ed. Mentor, Nueva York, 1968), 131-136 [*Kingdoms*]. El detallado relato de Hemming es muy favorable a los indios; W. H. Prescott, *History of the Conquest of Peru* (Nueva York, 1847; varias editoriales), sigue siendo una narrativa estándar de las luchas intestinas. Para tomar el «pulso» del tiempo y del lugar, en un sentido distinto a los hechos estrictos, no hay como consultar las mil quinientas, o quizás más, páginas de Garcilaso de la Vega, El Inca, *Royal Commentaries of the Incas and General History of Peru* (1609, 1616), con trad. de. H. V. Livermore (Austin, 1966) [*Commentaries*] –un libro estupendo–.

35 Borah, *Early Trade*, 3; F. A. Kirkpatrick, *The Spanish Conquistadores* (Londres, 1934), 146-147 [*Conquistadores*] –quizás el relato «corto» más práctico–; consúltense los meticulosos detalles, de R. C. Murphy, «The Earliest Spanish Advances Southwards from Panama…», *HAHR* 21, 1941, 2-28, con un mapa excelente. Es posible que antes de que Pizarro llegara a territorio inca, ya hubieran llegado los europeos por tierra desde Brasil –C. E. Nowell, «Aleixo Garcia and the White King», ibid. 26, 1946, 450-466–.

36 T. Heyerdahl, *American Indians in the Pacific* (Londres, 1952), 517-519; von Hagen aporta argumentos contundentes para demoler la estructura de inferencia de Heyerdahl –*Kingdoms*, 135-137, 176–. Hemming describe el cargamento de la balsa en su obra *Incas*, 25.

37 Kirkpatrick, *Conquistadores*, 149; J. Lockhart, *Spanish Peru 1532-1560* (Madison, 1968), 234 [*Peru*].

38 Aparece un relato claro y breve, pero autorizado, sobre la política inca en la obra de A. Métraux, *The Incas* (Londres, 1965). Métraux aporta una crítica equilibrada pero incisiva de

la visión anacrónica del Imperio como un estado de bienestar socialista; consultar en especial «The Organisation of the Empire», 87-115, y véase J. A Mason, *The Ancient Civilizations of Peru* (Harmondsworth, 1957), 176-179. Véase también la Parte I, «Le Traumatisme de la Conquête» de Wachtel, *Vaincus*.

39 Métraux, *The Incas*, 111-114.

40 Ejemplos en *Incas*, de Hemming, páginas 139-140, 156. Pizarro puede haberse visto favorecido también por un húmedo año de «El Niño» (véase Cap. 5) con el consiguiente florecimiento del pastoreo –información personal del Prof. C. N. Caviedes, Universidad de Regina.

41 Chaunu, 150-155. Atribuye a los Incas «quizás un mejor sentido de la estadística económica» que cualquier otro régimen de su época, incluida Europa, gracias a los *quipus*, extrañamente descritos como las «calculadoras electrónicas de una civilización que trepanaba con escalpelos de obsidiana»; pero señala (*Conquête*, 163) que la clave de su cifra se ha perdido. ¿Qué harían los historiadores con nuestra civilización si los documentos supervivientes fueran códigos de ordenador?

42 Morales Padrón, *Historia*, 418-422, 434-436, expresa las amenazas de Atahualpa y defiende a Pizarro de los más horribles; sus hermanos eran peores que él. También señala (267), acerca del testimonio del hermano de Pizarro, Pedro, que mientras esperaban a las misas de Atahualpa «muchos españoles… se orinaron de puro miedo», y piensa que la tensión del terror debió de ser, en gran medida, causa de la matanza.

43 Wachtel, *Vaincus*, 60-61.

44 La aceptación, tras leer los libros de geografía, de la gran anomalía térmica provocada por la Corriente de Humboldt a duras penas me había preparado para los incendios forestales, no estrictamente necesarios, pero muy gratificantes, a la hora del almuerzo en octubre –a sólo 12º del Ecuador y no muy por encima del nivel del mar–.

45 Métraux, *The Incas*, 173-175. Aparte del vívido y exhaustivo tratamiento en la obra de Hemming, *Incas* (véase 459-473 donde se habla de la compleja historia de la parentela de Manco), algunas páginas (166-176) de la obra de Chaunu, *Conquête*, ofrecen un penetrante análisis de la resistencia inca, las guerras civiles y la aventura chilena. Acerca de la acción legal del virrey, consultar de R. Levillier, su obra *Don Francisco de Toledo: Supremo Organizador del Perú* (Madrid, 1935), I. 279-356: su argumento es que Tupac Amaru fue el responsable de la muerte de los enviados (algo que se presta a demasiadas dudas) pero, aunque así hubiera sido, nada habría importado de haberse rendido dócilmente; en cambio, fue justamente ejecutado por flagrante resistencia armada a la Corona –a la que, como ha demostrado el propio Levillier (347, 355), nunca había profesado obediencia–. El error de Toledo sólo fue la «excesiva teatralidad» de la ejecución real, que dio ocasión y oportunidad para la expresión del resentimiento nativo.

46 S. Zavala, *El Mundo Americano en la Época Colonial* (México, 1967), I. 15; J. Basadre, *Chile, Perú y Bolivia Independientes* (Barcelona, 1948), 477. Las operaciones navales extraídas de la obra de Garcilaso, *Commentaries*, II. 980-1129 *passim*, en especial, 1043-1049, 1057, 1093.

47 Lockhart, *Peru*, 16, 54; las cifras sucesivas proceden de este admirable estudio, páginas 136-137, 150, 152.

48 R. P. Barrenechea, «Lima: el río, el puente y la alameda», *Estudos Americanos* 22, 1961, 1-37 en 15, y «El Callao en la historia peruana», *Rev. Histórica* (Lima) 22, 1958-59, 255-265 en 257; J. Bromley, «El Callao. Puerto de Lima», ibid. 26, 1962-63, 7-76 en 8.

49 Chaunu, 1.100; que añade «La sanction… est bénigne».

50 L. Galdames, *A History of Chile*, trad. de. I. J. Cox (Chapel Hill, 1941), 26-39, y para la posterior conquista 37-60. Hay un útil mapa en la obra de F. A. Encina, *Resumen de la Historia de Chile* (4ª ed., Santiago, 1961), I. 47.

51 Lockhart, *Peru*, 43, 143-145; Chaunu, 135-142.

52 Morales Padrón, *Historia*, 486.

53 Chaunu, 141-142. Cuando se aparta de sus estadísticas, Chaunu es siempre brillante y estimulante, pero dejándose llevar ocasionalmente por el epigrama y el lirismo, y sobre este asunto, la obra de Wachtel, *Vaincus*, 289-295, quizás va más al grano. Para Osorno, G. Guarda, *La ciudad chilena del siglo XVIII* (Buenos Aires, 1968), 52-54.

54 Madariaga, *The Rise*, 39, donde se aprovecha la ocasión para una comparación poco favorable con la inculta Angloamérica. Sin embargo, los que empiezan las comparaciones deberían terminarlas: si tomamos la fecha de asentamiento –y no precisamente el año del señor– el panorama es muy diferente. Según las propias cifras de Madariaga, el lapso entre el asentamiento y la impresión oscila entre los veinte años (Nueva España) a dos cientos setenta y uno (Chile) en la América española, de cinco (Pensilvania) a ciento veintidós (Virginia) en la Angloamérica. Realmente, la primera imprenta de Chile probablemente ya existía en 1776, no en 1812, pero aun así queda un intervalo de 235 años –C. H. Haring, *The Spanish Empire in America* (Nueva York, 1963, ed. original, 1947), 230 [*Spanish Empire*]–.

55 F. C. Lane, «Force and Entreprise in Oceanic Commerce», en *Venice and History* (Baltimore, 1966), 399-411, en 401.

56 Chaunu, 130-134, 138, 144-155, y *Conquête*, 135-139; compárese con la obra de A. Jara de introduction («Ocupación, poblamiento y frontera») a *Tierras Nuevas* (México, 1969), 1-10, en 3-6.

57 J. H. Parry, *The Spanish Seaborne Empire* (Harmondsworth, 1973), 82 [*Seaborne Empire*]; Haring, *Spanish Empire*, 19, 25, 33-37. Un recuento más completo de la organización y del armamento de la entrada aparece en la espléndida sección de Morales Padrón, «Las huestes indianas», *Historia*, 216-225; y compárese con la obra de M. Góngora, *Studies in the Colonial History of Spanish America* (Cambridge, 1975), 7-8 [*Studies*].

58 Morales Padrón, *Historia*, 476-482 («Los amazonautos»); *The Expedition of Pedro de Ursúa and Lope de Aguirre…*, HS 1ª Ser. 28 (Londres, 1861).

59 Haring, *Spanish Empire*, 40, y véase todo su Cap. III; Parry, *Seaborne Empire*, 82-86 y Cap. 9; y de L. B. Simpson, *The Encomienda in New Spain* (2ª ed., Berkeley, 1950), en especial xi-xii, 132-138, 154-158. La literatura de la encomienda es extensa y técnica, pero los principios se encontrarán en casi cualquier obra general sobre la América española.

Soy consciente de que todo mi análisis de la Conquista, como de más cosas, es por necesidad demasiado breve como para evitar la simplificación excesiva. Para obtener una visión «revisionista» moderna española, que es prolija en materia de jurisprudencia y administración, pero escasa en hechos reales, consúltese de Pérez, su obra *Colonización*.

60 C. Churchill, *Gotham* (Londres, 1764), I. 11-12; las páginas iniciales de este poema son un fino comentario sardónico sobre el tema de esta sección.

61 L. Hanke, *The Spanish Struggle for Justice in the Conquest of America* (Filadelfia, 1949), 32-36 [*Justice*].

62 M. Gonzáles Prada, citado en J. H. Rowe, «The Incas under Spanish Colonial Institutions», *HAHR* 37, 1957, 155-191, en 191 –un imparcial pero demoledor análisis del funcionamiento del sistema–. Si se desea un ejemplo espectacular, consúltese de Solorzano Pereira, su serio y meticuloso análisis (1630) sobre la contratación de los mitayos, los jornaleros forzados de Huancavelica: la experiencia «le hizo frenar sus impulsos de dialéctico humanitario» –G. Lohmann Villena, *Las Minas de Huancavelica* (Sevilla, 1949), 270-283–. Véase también de Góngora, *Studies*, 145-147.

63 «Succeeding Times did equal Folly call/Believing nothing, or believing all» – J. Dryden, *Absalom and Achitophel* (Londres, 1681), líneas 118-119–.

64 R. Menéndez Pidal, *El Padre Las Casas. Su doble personalidad* (Madrid, 1963), citado en L. Hanke, «More Heat and Some Light…», *HAHR* 44, 1964, 293-340; hay que reconocer que Menéndez Pidal tenía noventa años cuando la escribió. También puede parecer bastante rara la razón de Kirkpatrick (*Conquistadores*, x) para no citar a Las Casas (a quien realmente no era necesario citar) –sencillamente que este testimonio «no es de fiar para algunos españoles»–. Basado en este principio, muy pocos actores de la historia podrían ser citados: Trotsky sobre la Revolución rusa, por ejemplo, o bien Clarendon sobre los ingleses «inspirarían desconfianza a algunos…». La leyenda, sin duda, necesita ser atenuada, pero no tanto como se expresa en, por ejemplo, la obra de B. W. Diffie, *Latin American Civilization: Colonial Period* (Harrisburg, 1945), *passim*, donde se la adorna positivamente [*Colonial Period*]. Hay una admirable selección de resúmenes originales, desde Las Casas hasta Menéndez Pidal, en la obra de C. Gibson (ed.), *The Black Legend* (Nueva York, 1971).

65 Por ejemplo, Pedro de Alvarado sobre sí mismo y García del Pilar sobre Nuño de Guzmán en la obra de De Fuentes, *The Conquistadores*, 187, 199-208.

66 Resulta imposible en este contexto adentrarse en los detalles de este fascinante episodio de la historia de las ideas; véase i.a. Hanke, *Justice, passim*; Parry, *Seaborne Empire*, 126-139; Morales Padrón, *Historia*, 212-216; y, en especial, de J. H. Parry, «A Secular Sense of Responsibility», y E. Grisel, «The Beginnings of International Law … Victoria's *De Indiis prior*», 287-304 y 305-326 en F. Chiappelli (ed.), *First Images of America* (Berkeley, 1976) [*First Images*]. Es una ironía que Las Casas y su principal oponente intelectual, Sepúlveda, debatieran el asunto frente a frente, pero que al último no se le permitiera publicar su réplica *Democritus Alter*. Muchas facetas de este problema humano son motivo de polémica, divertida si el tema no fuera tan trágico, entre Hanke y Benjamin Keen en *HAHR* 49, 1969, 703-719, y 51, 1971, 112-128 y 336-355.

67 Chaunu, *Conquête*, 136; compárese con la obra de A. W. Crosby, «Conquistador y Pestilencia: The First New World Pandemic and the Fall of the Great Indian Kingdoms», *HAHR* 47, 1967, 321-337.

68 J. H. Parry, *The Age of Reconnaissance* (Ed. Mentor, Nueva York, 1964), 192-193.

69 Lockhart, *Peru*, 61-62, 68-69; Góngora, *Studies*, 27-29.

70 Haring, *Spanish Empire*, 101-105. Una vez más sus contornos aparecen delineados en cualquier historia significativa de América Latina. Para saber acerca de las primeras fases de la organización territorial, consúltese de C. W. Hackett, «The Delimitation of Political Jurisdiction in Spanish North America to 1535», *HAHR* 1, 1918, 40-69, y para saber sobre el desarrollo y el funcionamiento de la maquinaria, de B. Moses, *The Establishment of Spanish Rule in America* (Nueva York, 1965, ed. original 1898).

71 B. Moses, *Spain's Declining Power in South America 1730-1806* (Berkeley, 1919), 46-49.

72 Moses, *Spain's Declining Power*, xviii-xix.

73 D. M. Dozer, *Latin America: An Interpretative History* (Nueva York, 1962), 102 [*Latin America*].

74 Estos cambios se pueden seguir a manera de resumen en *The New Cambridge Modern History: XIV. Atlas* (1970), láminas de páginas 229, 230, 235, 236.

75 A. S. Aiton, «Conquest and Settlement…», y R. D. Hussey, «Colonial Economic Life», en A. C. Wilgus (ed.), *Colonial Hispanic America* (Washington, 1936), 148-165 y 305-332.

76 Acerca de la urbanización, de Z. Nuttall, «Royal Ordinances concerning the Laying Out of New Towns», *HAHR* 4, 1921, 743-753 –incluidas tan sensibles disposiciones como las amplias calles en los climas fríos y estrechas en los cálidos, con la cláusula de que para la «defensa, donde hubiera que utilizar caballos, mejor se hacían anchas»–. Compárese con la obra de D. Stanislawski, «Early Spanish Town Planning in the New World», *Geogr. Rev.* 37, 1947, 94-105, y de Dozer, *Latin America*, 148-151.

77 Haring, *Spanish Empire*, 189-190.

78 Obsérvense las increíbles cifras de las importaciones de libros, y la primera lectura de Bolívar, en Haring, *Spanish Empire*, 225-228. Hay un tratamiento exhaustivo en la deliciosa e instructiva obra de I. A. Leonard *Books of the Brave* (2ª ed., Nueva York, 1964), en la que se dice (301-312) que a los tres años de su primera aparición en imprenta Don Quijote era la figura central de una hilarante sátira presentada en la Sierra peruana en el remoto campamento minero de Pausa, donde había doce familias españolas. Madariaga (*The Rise, passim*) quizás asume una visión eufórica del nivel *general* de cultura, pero muchos de sus detalles son contundentes; compárese con la obra de Diffie, *Colonial Period*, 502-507, 545-546. Sor Juana Inés de la Cruz, la primera poeta mexicana notable (1648-95), tenía una biblioteca de cuatro mil volúmenes –A. Flores (ed.), *An Anthology of Spanish Poetry* (Garden City (Nueva York), 1961), 145–.

79 D. Ramos, *Minería y Comercio Interprovincial en Hispanoamérica* (Valladolid, s.f.), 117-118 [*Minería*].

80 Borah, *Early Trade*, 126-127, y el Cap. 8 más adelante.

81 Pérez, *Colonización*, 207-208.

82 Haring, *Spanish Empire*, 297-300. Para saber acerca de la obra geográfica de Las Casas, sus éxitos y limitaciones, consúltese el excelente ensayo de Ursula Lamb, «Cosmographers of Seville: Nautical Science and Social Experience», en el trabajo de Chiappelli, *First Images*, II. 675-686.

83 Ramos, *Minería*, 115.

84 A. von Humboldt, *Cosmos* (Ed. Bohn, Londres, 1864), II. 649.

## Notas del Capítulo 4

1 Aparte de los dudosos relatos de Fernão Mendes Pinto, las incursiones más profundas en el interior del continente antes de 1555 fueron quizás las de la embajada de Tomé Pires a Pekín (1517) y la travesía del Galeote Pereira, como cautivo, desde Fuzhou hasta Guilin en Guangxi (1549-50) –C. R. Boxer (ed.), *South China in the Sixteenth Century*, HS 2ª Ser. 106 (Londres, 1953), li-liv–.

2 Acerca de la importancia de Malaca, consúltese de M. A. P. Meilink-Roelofsz, su obra *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630* (La Haya, 1962), *passim* –un estudio muy detallado y bien documentado [*Asian Trade*]–; y de P. Wheatley, *The Golden Khersonese* (Kuala Lumpur, 1961), 306-325, que resulta especialmente valioso sobre los valores del sitio; y muy concretamente la obra de L. F. F. R. Thomaz, «Maluco e Malaca», en A. Teixeira de Mota (ed.), *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas*, Actas do II Coloquio Luso-Espanhol da História Ultramarina (Lisboa, 1975), 29-48. Las referencias a los trabajos de este volumen aparecen como «en Actas, II».

3 D. Lach, *Asia in the Making of Europe* (Chicago, 1965), I. 732 [*Asia*]; para saber sobre Cheng Ho, consúltese el Cap. 6.

4 Meilink-Roelofsz, *Asian Trade*, 87-88; sobre las «Gores», A. Kobatu y M. Matsuda, *Ryukyuan Relations with Korea and South Sea Countries* (Kioto, 1969), 126-129, y la nota de A. Cortesão en *The Suma Oriental of Tomé Pires,* HS 2ª Ser., 89-90 (Londres, 1944), I. 128 [*Suma*]. Boxer pensaba que las Gores eran japonesas y Denucé que eran coreanas. No en vano los marineros de la región, sobre todo los cuasi piratas (no pocos), eran tan cosmopolitas como los bucaneros caribeños.

5 Pires, *Suma*, II. 269-270; Meilink-Roelofsz, *Asian Trade*, 76.

6 Pires, *Suma*, II. 287; Meilink-Roelofsz, *Asian Trade*, 132-135; Lach, *Asia*, I. 128-130.

7 Pires, *Suma*, I. 219-220.

8 Lach, *Asia*, I. 608; véase su sección completa, 592-623, sobre las «Especerías»; y de Thomaz, «Maluco e Malaca»; en Actas II, 30-34.

9 R. B. Merriman, *The Rise of the Spanish Empire* (Nueva York, 1962, ed. original 1918), III: 445-447 [*Spanish Empire*].

10 Para la Casa de la Coruña, F. de Solano, «Navíos y mercaderes en la ruta occidental de las especies (1519-1563)», en Actas II, 579-610, en 583-589.

11 I. A. Wright, *Early American Voyages to the Far East, 1527* (tesis doctoral, Univ. de California, 1940), 199 [American Voyages]; Meilink-Roelofsz, *Asian Trade*, 158. Acerca de la travesía propiamente: relato de Urdaneta en C. R. Markham (edición y traducción), *Early Spanish Voyages to the Straits of Magellan*, HS 2ª Ser. 28 (Londres, 1911), 41-89 [*Early Voyages*]; C. E. Nowell, «The Loiasa Expedition and the Ownership of the Moluccas», *Pac. Hist. Rev.* 5, 1936, 325-336 [«Loiasa»]; y H. M. Wallis, «The Exploration of the South Sea», de 1519 a 1644 (tesis doctoral, Oxford, 1953-54), 92-117 [*Exploration*]. Los dos primeros son marcadamente proespañoles, y Markham no siempre exacto en los detalles; la tesis de Helen Wallis, inédita desafortunadamente, quizás sea el mejor análisis de las travesías europeas en el Pacífico, sobre todo cuando se habla de vientos y corrientes. La obra de S. E. Morison, *The European Discovery of America: The Southern Voyages A. D. 1492-1616* (Nueva York, 1974), 477-492, brinda detalles de los barcos [*Southern Voyages*].

12 R. A. Langdon, *The Lost Caravel* (Sidney, 1974), 12-23, 43-46 [*Caravel*].

13 Markham, *Early Voyages*, 31, 33, 34.

14 Esta pequeña guerra de las Molucas se puede desentrañar, con paciencia y desde distintos puntos de vista, en el relato de Urdaneta (Markham, *Early Voyages*, 55-76) y en J. de Barros, *Asia*, Dec. IV Liv. 1 Cap. xiv-xvii y Liv. 2 Cap. xviii (editado en Lisboa, 1945-46, IV. 50-65 y 116-119). Se habla sobre los antecedentes económicos de esta literalmente sangrienta competición en la obra de Meilink-Roelofsz, *Asian Trade*, 154-159, y en el excelente análisis de V. M. Godinho, en *L'Économie de l'Empire Portugais aux XV^e et XVII^e siècles* (París, 1969), 787-794, 812-820 [*Économie*]. Narrativa clara y concisa es la de la obra de N. P. Cushner SJ, *Spain in the Philippines* (Quezón, 1971), 21-29 [*Spain*].

15 Según las pruebas portuguesas, Meneses fue un sádico: consúltese el escalofriante relato de Castanheda sobre sus atrocidades en Barros, *Asia*, IV. 3. xx (editado en Lisboa, 1945-46: IV. 120-123). Es justo añadir que el siguiente gobernador lo envió a la India en desgracia, y murió en el exilio en Brasil (ibid. IV. 6. xx [IV. 352-353]).

16 De Wright, su Travesías Americanas, 155-156, y su trabajo «Early Spanish Voyages from America to the Far East, 1527-1565», en la obra de A. Ogden y E. Sluiter (editores), *Greater America* (Berkeley, 1945), 59-78, en 63. [«Spanish Voyages»]. Wright también presenta un detallado relato en «The First American Voyage across the Pacific, 1527-28», *Geogr Rev.* 29. 1939, 472-487 [«First Voyage»]; véase también de Wallis, «Exploration», 117-133. La narrativa de Vicente de Nápoles aparece en la obra de Markham, *Early Voyages*, 109-134. La expedición de Sebastián Cabot al río de La Plata en 1526-1530 estaba prevista en un principio hacia las Molucas, «Tarshish y Ofir», y Cortés esperaba que Saavedra se le uniera –Morison, *Southern Voyages*, 537-538, 559–.

17 Identificadas como Utirik, Taka, Rongelap, y Ailinganae; las dos últimas se llamaban Los Reyes por los Reyes Magos, al ser encontradas el 6 de enero; la gente rechazó o pronto interrumpió el contacto. Es muy posible que los barcos perdidos llegaran a aguas japonesas –A. Sharp, *The Discovery of the Pacific Islands* (Oxford, 1960), 17-18, 22-23 [*Discovery*]–. La identi-

ficación de Wright de Los Reyes con Palau resulta improbable («First Voyage», 477).

18 Para conocer los criterios contemporáneos sobre la circulación atmosférica, consúltese, de Wallis, *Exploration*, 14-26.

19 Ibid., 122, 126, 163-167.

20 Ibid., 168; véase en páginas 169-175 un análisis de los dos intentos de regreso, y en la obra de Sharp, *Discovery*, 19-23, sobre las islas vistas. La ruta de la segunda travesía en el mapa de Wright («First Voyage») parece errónea.

21 Markham, *Early Voyages*, 131.

22 Merriman, *Spanish Empire*, III. 452-453; Wright, *American Voyages*, 197-198; J. P. de Tudela y Bueso, «La especeria de Castilla… », en Actas II, 627-687, en 676, 683-687. En cuanto a la posible influencia de la nueva línea sobre la cuestión de la prioridad de los portugueses en Australia, ver la obra de O. H. K. Spate, «Terra Australis–Cognita?», *Hist. Studies* (Melbourne) 8, 1957, 1-19 en 14 [«Terra Australis»].

23 Nowell, «Loiasa» en 335.

24 Godinho, que pone énfasis en la dificultad de la travesía Goa-Molucas y la debilidad de Malaca como una base intermedia, admite implícitamente que la posición logística española era peor; ofrece una imagen terrible de los feudos y la corrupción interna de los portugueses –*Économie*, 792-794–.

25 W. L. Schurz, *The Manila Galleon* (Editado por Dutton, Nueva York, 1959, ed. original 1939), 19-20 [*Galleon*].

26 Markham, *Early Voyages*, 135-156, 161-168; C. F. Duro, *La Armada Española desde la Unión de los Reinos de Castilla y de León* (Madrid, 1895-1903), I. 292 [*Armada*]; B. Subercaseaux, *Tierra de Océano* (5ª ed., Santiago, 1965), 88-92; Morison, *Southern Voyages*, 596-600. Sobre el posible descubrimiento de Juan Fernández, consúltese de D. D. Brand, «Geographical Exploration by the Spaniards», en H. Friis (ed.), *The Pacific Basin: A History of Its Geographical Discovery* (Nueva York, 1967), 109-144, en 126 [*Pacific Basin*].

27 A. Denucé, *Magellan: La Question des Moluques*… (Bruselas, 1911), 397-398. La idea parece haber salido del fracaso de Ojea en 1557-1558 en la búsqueda de una entrada por occidente al estrecho de Magallanes; véase Cap. 5.

28 La traducción de Richard Hakluyt aparece en la obra de A. Galvano [Galvão], *The Discoveries of the World*, HS 1ª Ser., 30 (Londres, 1852), 202-205. La idea de que los amotinados exigieron una ruta para las Molucas surge de Couto –Wright, «American Voyages», 194-215 en 211; Wallis, «Exploration», 133-138–. El relato más detallado de lo que probablemente es la primera redacción de la pérdida *Historia das Moluccas* de Galvão no dice nada sobre el asesinato de Grijalva (sencillamente que «el viejo capitán había muerto…»), pero es la historia de los amotinados; véase de H. T. T. M. Jacobs SJ (ed.) *A Treatise on the Molucas* (Roma, 1971; escrito *c.*1544), 312. Galvão, muy diferente de Meneses, restauró la decencia y el orden entre sus compatriotas, reconciliando a los lugareños y divulgando el Evangelio entre los grupos cercanos; resulta muy agradable que un protestante tan enérgico como Hakluyt, en la dedicatoria epistolar de la obra *The Discoveries*, ponga «piedad para Dios, igualdad para los hombres» como la primera en su lista de las virtudes de Galvão; pero igual que el propio Camões, era uno de esos que se consideraban «baluartes del Rey y de la Fe, Pero murieron en hospitales, en maltrechas camas» –*Os Lusiadas*, X. 23–.

29 Para las identificaciones de las islas hay que consultar de Sharp, su obra *Discovery*, 24-26, y de H. E. Maude, *Of Islands and Men* (Melbourne, 1968), 48-50 [*Islands*] –la primera, «o Acea», ha sido identificada con las Christmas en el grupo de la Línea, pero puede haber estado en las norteñas islas Gilbert, ya que la segunda, «los Pescadores», sin duda lo estaba–.

30 Acerca de la expedición de Villalobos en general, consúltese, de Wallis, su obra «Exploration», 138-152; de Wright, «Spanish Voyages», 218-238, y «American Voyages», 69-72; C. Pérez-Bustamenta, «La expedición de Ruy López de Villalobos…», en Actas II, 611-626; y de H. R. Wagner, *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century* (Ámsterdam, 1966, ed. original 1929), 98-101 [*Voyages to NW*]. Los detalles de las negociaciones con Mendoza en Blair & Robertson, II. 48-56, y A. Gschaedler, *Mexico and the Philippines: The Voyages of Villalobos and Legaspi* (tesis doctoral, Columbia, 1954), 30-34 [México].

31 Sharp, *Discovery*, 13-16, 26-32. En 1525 Gomes de Sequeira había sido arrastrado por el viento a unas 300 leguas al este de Célebes (Sulawesi), llegando a una isla identificada por Sharp como Yap, por Cortesão como Palau, y por Gago Coutinho como cabo York en Queensland –Spate, «Terra Australis», en 15-16–. Otras naves podrían haber ido desde occidente hasta las Palau, que han sido ampliamente aceptadas como *Ilhas de Sequeira*; pero W. A. Lessa trae se decanta por Ulithi, 6º más al este, con el convincente argumento de la desnudez de los nativos de Palau, –«El descubrimiento por los portugueses de las islas de Sequeira», inédito (1974), con citas de pruebas etnográficas y documentarias–. K. G. McIntyre, en *The Secret Discovery of Australia* (Medindie (S.A.) 1977), 296-310, sigue la línea de Gago Coutinho al ubicar a las Sequeira en Australia, pero a Arnhem Land o las islas lejos de ésta; admite que las pruebas no están claras.

32 Fray Gerónimo de Santiesteban en Blair & Robertson, II. 65, 67-68.

33 D. D. Brand, en Friis, *Pacific Basin*, en 123.

34 Merriman, *Spanish Empire*, III. 454-455; A Sarangani se le nombró «Antonio» por el virrey Mendoza.

35 Wallis, «Exploration», 186; ver también las agudas observaciones de Wright sobre el falso objetivo de las Molucas, frente a las Filipinas, en «Spanish Voyages», 74-75.

36 M. Cuevas SJ, *Monje y Marino: La Vida y los Tiempos de Fray Andrés de Urdaneta* (México, 1943), 184 [*Monje y Marino*].

37 H. R. Wagner, *Cartography of the Northwest Coast of America to the Year 1800* (Berkeley, 1937), 66-67 [*Cartography of NW*]; L. Wroth, «The Early Cartography of the Pacific», *Papers Biblio, Soc. of America* 38 Nº 2 (Nueva York, 1944), 85-268 en 161-162 [«Cartography»].

38 Wallis, «Exploration», 144-145, 163.

39 Como se puede comprobar en el sexta (y penúltimo) requerimiento para partir hecho a Legazpi por el capitán de fragata portugués Gonçalo Pereira –Blair & Robertson, II. 303–. Toda la correspondencia (244-329) es retórica, está meticulosamente registrada, y es deshonesta por ambas partes (aunque los portugueses tuvieran la ley a su favor, tal y como Urdaneta, al menos, bien sabía) y muy entretenida.

40 Cushner, *Spain*, 39-40; Blair & Robertson, II. 78 –casi todo este volumen está dedicado a los documentos sobre el viaje y a la fundación del dominio español, del que Cushner (30-73) ofrece un buen relato general–. La obra de G. F. Zaide, *Philippine Political and Cultural History* (ed. rev., Manila, 1957), es más detallada pero no más organizada. Acerca de los preparativos y problemas en torno al viaje: de Gschaedler, México, *passim*; Wagner, *Voyages to NW*, 94-120; de Wallis, «Exploration», 152-167; de Wright, «American Voyages», 240-244, «Spanish Voyages», 73-77.

41 Blair & Roberston, II. 80-81; Wagner, *Voyages to NW*, 104, y 105-106 para el memorándum de Urdaneta.

42 Con una terminología confusa para las épocas posteriores, el comandante al mando en una flota española era el general y a su buque insignia se le llamaba capitana; al segundo al mando se le llamaba almirante y a su nave almiranta. Acerca de la cuestión Carrión-Urdaneta, consúltese de M. Mitchell, su obra *Friar Andrés de Urdaneta, O.S.A.* (Londres, 1964), 140-146 –una mejor biografía que la obra más bien superada de Cuevas–.

43 Blair & Robertson, II. 84; Wallis, «Exploration», 193-194.

44 Wagner, *Voyages to NW*, 107; instrucciones resumidas en Blair & Robertson, II. 89-100.

45 Los otros barcos eran el *San Pedro*, de 500 toneladas, capitana*; San Pablo,* 300 o 400, almiranta*; San Juan*, 80. Había también una nave más pequeña, quizás una fragata remolcada por el *San Pedro* o un bergantín transportado en cubierta. El patache *San Lucas* era de 40 toneladas.

46 Blair & Robertson, II. 108; acerca de las islas, Sharp, *Discovery*, 36-39.

47 Cushner, *Spain*, 53-55; Blair & Robertson, II. 120-121; para la fotografía de «El Niño», Lámina 1 en K. Lightfoot, *The Philippines* (Londres, 1973).

48 El título del estudio de J. L. Phelan, subtitulado *Spanish Aims and Filipino Responses, 1565-1700* (Madison, 1959).

49 Consúltense las muy interesantes listas en Blair & Robertson, II. 182-195.

50 Cushner, *Spain*, 65-70, acerca del cambio hacia Manila; sobre sus ventajas, Lightfoot, *Philippines*, 73.

51 P. Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques* (París, 1960), 20-21.

52 Blair & Robertson, II. 214.

53 Wallis, «Exploration», 191. Las fuentes para esta sección en general son las que aparecen en la nota 30 anterior, con Sharp, *Discovery*, 33-36 para Arellano. Véase también E. W. Dahlgren, *Were the Hawaiian Islands Visited by the Spaniards before their Discovery by Captain Cook in 1778?* (con un subtítulo más largo todavía) (Estocolmo, 1916, 34-39) [*Hawai?*].

54 Wallis, «Exploration», 192; aunque las latitudes dadas por de la Torre y Urdaneta difieren en 4º. Parece Vela; Abreojos (en portugués «Abrolhos») se convirtió casi en un término genérico refiriéndose a un peligroso arrecife bajo, como en el nombre topónimo holandés + portugués Houtmans Abrolhos cerca de Australia occidental. También: «Mira como vas».

55 La cuestión acerca de la deserción se resuelve a favor de Arellano, pero en contra de Lope Martín, en la obra de A. Sharp, *Adventurous Armada* (Christchurch, 1961), 23-27, 110-112; también aporta un vívido relato del asunto de San Gerónimo, 113-145; es éste un libro «juvenil», pero completamente basado en documentos originales. Cuevas, en *Monje y Marino*, 235-237, también absuelve a Arellano.

56 P. Chaunu, «Le galion de Manille», *Annales Économies Sociétés Civilisations* 6, 1961, 447-462 en 452.

57 Blair & Robertson, II. 101-102; Wallis, «Exploration», 201; Cuevas, *Monje y Marino*, 271-278 (crítica de Wagner); H. R. Wagner, «A Discussion of Urdaneta and the Return Route from the Philippine Islands», *Pac. Hist. Rev.* 13, 1944, 313-316.

58 A. F. González González, «La dispersión de la escuadra magallánica. El problema del regreso a las costas americanas», en Actas II, 435-439 en 448.

59 Schurz, *Galleon*, 216-283, *passim*, pero en especial en 216-217, 251, 279-281; Wallis, «Exploration», 207-208; Dahlgren, en *Hawaii?*, 41-58, ofrece una lista anotada de las salidas hasta 1609.

60 S. Zavala, *El Mundo Americano en la Epocha Colonial* (México, 1967), II. 173; Cuevas, *Monje y Marino*, 203, y el texto en 377-381; texto y traducción también en Blair & Robertson, II. 220-231.

61 E. Chassigneux, «Rica de Oro et Rica de Plata», *T'oung Pao* 30, 1933, 37-84, en 38 [«Oro et Plata»]. *The Times Survey Atlas* de 1922 todavía tiene el «Roca de Plata or Crespo», junto con el «archipiélago Anson» en las vacías aguas entre isla Marcus y Hawai, y separa *Lot's Wife* (La mujer de Lot) y la isla Coluna (Lámina 103); la más longeva de estas místicas islas, Ganges, sobrevivió en algunos mapas hasta 1952. Algunas de estas «islas» pueden haber surgido a causa

de erupciones de un volcán submarino, pero otras supervivientes anacrónicas parecen haber existido realmente en un grupo aislado, «una Coluna» de Arellano, que fue avistada y nombrada «Lot's Wife» por John Meares (de mala reputación entre los Nootka) en 1788, y que realmente es Sofu Gan al norte de las Bonin. Meares la ubicó 16º demasiado al este, lo suficientemente cerca de la presunta pero indefinida posición de Rica de Oro como para que se produjese una confusión que engañó a los cartógrafos –Chassigneux, 160–. Éste es quizás el análisis más completo, pero no se debe dejar de consultar la obra de Dahlgren, *Hawaii?*, 66-69; Schurz, *Galleon*, 230-238; Wagner, *Voyages to NW*, 125-143; ni de Wroth, la obra «Cartography», 207-215.

62 J. C. Findlay, *A Directory for the Navigation of the North Pacific Ocean* (2ª ed., Londres, 1870), 875-876.

63 Chassigneux, «Oro et Plata», 64-71; Dahlgren, *Hawaii?*, 67-68.

64 Schurz, *Galleon*, 236-237.

65 Wagner, *Cartography of NW*, 125-141; y acerca de Anián, 177-178.

66 Schurz, *Galleon*, 232-235; Blair & Robertson, XIV. 275-277. Vizcaíno pasó seis semanas en esta búsqueda (Dahlgren, *Hawaii?*, da las fechas –25 septiembre al 7 noviembre–), no los tres meses de Schurz ni las tres semanas de E. C. Chapman.

67 Blair & Robertson, XVIII. 326; Duro, *Armada*, III. 378-380; y compárese con Cap. 5. Ríos Coronel pensó que Rica de Plata tenía unas 100 leguas de circunferencia.

68 Dahlgren, *Hawaii?*, 49-51.

69 J. K. Heeres, en *Abel Janszoon Tasman's Journal* (Ámsterdam, 1898, reimpr. en Los Ángeles, 1965), 15-37; Chassigneux «Oro et Plata», 46-48; Dahlgren, *Hawaii?*, 74-77; Wagner, *Cartography of NW*, 138; J. O. M. Broek, «Geographical Exploration by the Dutch», en Friis, *Pacific Basin*, 151-169 en 166-167; J. J. Stephan, *The Kuril Islands* (Oxford, 1974), 32-36. Gran parte de la tremenda confusión que hay en la cartografía de estas partes se aclara en la obra de Wroth, «Cartography», 201-206, y en la obra de J. A. Harrison, *Japan's Northern Frontier* (Gainesville [Florida], 1953), 145-155.

70 G. F. G. Careri, *A Voyage to the Philippines* (Manila, 1963), 150; es la traducción de 1704 de la primera edición por Awnsham Churchill (Nápoles, 1699-1700). Los pilotos suponían que esta islas eran las «de Salomón» –la antigua leyenda ofírica que por mucho tiempo estuvo presente en las imágenes que se tenían del Pacífico– pero Careri opina que fueron imaginarias, lo que no le impide tender un fantasioso vínculo con el viaje de Mendoza [*sic:* Mendaña] de 1596. Wagner (*Cartography of NW*, 139) duda de la autenticidad de Careri, pero apenas resta valor a la narrativa: quienquiera que lo haya escrito, debe de haber vivido la experiencia, y uno siente «sí, el viaje "tiene" que haber sido así».

71 Schurz citado, *Galleon*, 237-238.

72 En la obra *Discovery*, 66-68, Sharp presenta los elementos del problema cartográfico; la visión negativa actualmente aceptada se basa en la obra de Dahlgren, *Hawaii?*, y en la «Hawaii's Discovery by Spaniards: Theories Traced and Refuted», *Papers Hawaiian Hist. Soc.* 20, 1939, 38-113. R. Yzendoorn, «A Study in Hawaiian Cartography prior to Cook's Rediscovery», *21st Annual Report Hawaiian Hist. Soc.*, 1913, 23-32, J. F. G. Stokes presenta la reveladora idea de que varios mapas Mercator-Ortelius del siglo XVI muestran un grupo de islas llamadas «Los Bolcanes» en las latitudes adecuadas, y alega que, aparte de los de Hawai, los únicos volcanes del Pacífico norte son los de las Aleutianas; pero Stokes las identifica con las Bonin o las Volcanes descubiertas por Bernardo de la Torre en 1543. Aparecen contraargumentos a las teorías de Dahlgren y Stokes, plausibles pero del todo convincentes en la obra de B. Anderson, *The Life and Voyages of Captain George Vancouver* (Toronto, 1960), 128-134.

73 Chassigneux citado, en «Oro et Plata», 37.

74 De los trabajos al respecto se ha responsabilizado un estudiante hawaiano, Paki Neves, del Departamento de Historia del Pacífico y de los países del Sudeste Asiático, de la Universidad Nacional de Australia. Neves destaca tradiciones persistentes sobre «Lono» y «Paao», respectivamente, capitán y sacerdote «del barco», y la forma de estandarte -o similar a una vela- de la imagen de Lono. Junto a la importancia de bahía Kealakekua en la procesión de la imagen, estas tradiciones podrían explicar, al menos en parte, la recepción del capitán Cook como un dios.

75 Compárese con la obra de Maude, *Islands*, 60, y de T. A. Rickard, «Drift Iron: A Fortuitous Factor in Primitive Culture», *Geogr. Rev.* 24, 1934, 525-543. Acerca de los juncos, de W. E. Braden, «On the Probability of pre-1778 Japanese Drifts to Hawaii», *Hawaiian Jnl of History* 10, 1976, 75-89.

76 Véase la obra de Langdon, *Caravel*, 272-280, una reafirmación general del caso del contacto español.

77 Broek, en Friis, *Pacific Basin* en 167.

## Notas del Capítulo 5

1 De H. R. Wagner, su obra *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century* (Ámsterdam, 1966, ed. original 1929), 128-133, 152-153 [*Voyages to NW*]. Los Cap. IX-XII forman una fuente importante para esta sección e incluyen la narrativa de Ascensión (180-272). C. E. Chapman, en *A History of California: The Spanish Period* (Nueva York, 1921), 112-142, le da más peso al impacto de Drake y Cavendish en el pensamiento español que Wagner [*California*].

2 De Wagner, *Voyages to NW*, 155 y 362 nota 44, y su *Sir Francis Drake's Voyage Around the World* (Ámsterdam, 1969, ed. original 1926), nota 23 en 490-492 –¡102 líneas en letra miñona o de 7 puntos!–. No creo que tenga que pedir disculpas por el tamaño de mis propias notas.

3 La obra de Wagner, *Voyages to NW*, 163 y 373 nota 78; generalmente se da como punto de llegada el puerto de Navidad.

4 De Wagner, *Voyages to NW*, 280; la carta aparece en Hakluyt, VIII. 133-135. Muchos pioneros españoles compartieron la visión de Vizcaíno de la principal oportunidad, pero pocos fueron tan claros al respecto. Compárese con la obra de A. del Portillo y Diez Sollano, *Descubrimientos y Exploraciones en las Costas de California* (Madrid, 1947), 174-204 [*Descubrimientos*], y de M. del Carmen Velasquez, «La navegación transpacífica», *Hist. Mexicana* 17, 1968-69, 159-175, que a pesar de su título es versa principalmente sobre Vizcaíno en California. Acerca de Vizcaíno y la pesca de perlas, H. R. Wagner, «Pearl Fishing Enterprises in the Gulf of California», *HAHR* 10, 1930, 188-220.

5 Wagner, *Voyages to NW*, 363 nota 49.

6 Ibid., 174-176 y 376 nota 27.

7 Los malos cálculos de Fray Antonio exageraron mucho su «isla», de ahí que lo que es realmente la península de Baja California corresponde aproximadamente a todo el estado actual de California –J. B. Leighly, *California as an Island* (San Francisco, 1972), 30-33, 39 [*California*]–.

8 Wagner, *Voyages to NW*, 180-181, 165-168, y comentario en 388-391; acerca del escorbuto y Monterrey, 245-247, y el pelícano en su devoción en 187 y 212. Hay otro relato sobre

Ascensión en la obra de H. Aschmann, «A Late Recounting of the Vizcaino Expedition», *Jnl Calif. Anthropology* 1, 1974, 174-185.

9 Leighly, *California*, 23.

10 Chapman, *California*, 137-138; Wagner, *Voyages to NW*, 180-181, 407 nota 187.

11 Chapman, *California*, 138-142.

12 La figura más prominente fue quizás el empresario aragonés Pedro de Porter y Casanate; sobre él y sobre exploraciones menos importantes (principalmente misioneras) antes de que fray Eusebio Kino SJ finalmente estableciera la peninsularidad de Baja California (*c.* 1700), véase Chapman, *California*, 156-179. Para Chapman, Porter es un personaje de poco fiar; para Portillo, un héroe desinteresado comparable a Cortés –*Descubrimientos*, 245-290 en 273-274.

13 J. R. Brebner, *The Explorers of North America* (Ed. Meridian, Cleveland, 1964), 339. Las exportaciones se limitaban prácticamente a cueros y sebo; para un relato vívido de la California mexicana, consúltese de R. H. Dana, el clásico *Two Years before the Mast* (Boston, 1840).

14 G. F. G. Careri, *A Voyage to the Philippines*, Manila, 1963, 160-161; véase nota 70 hasta Cap. 4.

15 H. R. Wallis, «The Exploration of the South Sea», de 1519 a 1644 (tesis doctoral, Oxford, 1953-54), 207 [«Exploration»]; A. de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas* (México, 1609), traducción y edición de J. S. Cummins, HS 2ª Ser., 140 (Cambridge, 1971), 319 [*Sucesos*]. Comparar con la obra de R. Walter y B. Robins, *A Voyage round the World…by George Anson* (1748), editor G. Williams (Londres, 1974), 226.

16 Compárense los criterios de W. L. Schurz, *The Manila Galleon* (Ed. Dutton, Nueva York, 1959), 232-244; Chapman, *California*, 138-142 –una postura intermedia–; Wagner, *Voyages to NW*, 275-283 –en mi opinión, el último caso es el mejor argumentado–.

17 Consultar en la obra de W. Borah, *Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru* (Berkeley, 1954), 29-31, y 31-36 sobre el descubrimiento de la ruta y los puertos. Y sobre El Niño, en la obra de R. C. Murphy, *Bird Islands of Peru* (Nueva York 1925), 165-168; C. N. Caviedes, «El Niño 1972: Its Climatic, Human, and Economic Implications», *Geogr. Rev.* 65, 1975, 493-509, con muchas notas; también he recibido información personal del profesor Caviedes. Confieso que hay una gran cantidad de datos que no he intentado compendiar, en *El Mar Gran Personaje*, en el Tomo I, Vol. 1 y 2, de la *Historia Marítima de Perú* (Lima, 1975).

18 Para encontrar relatos más vívidos, consultar de B. Subercaseaux, su obra *Tierra de Océano: La epopeya marítima de un pueblo terrestre* (5ª ed., Santiago, 1965), 115-134; S. E. Morison, *The European Discovery of America: The Southern Voyages A. D. 1492-1616* (Nueva York, 1974), 603-612. Como muestra de los imperfectos conocimientos de estas partes hasta fecha tan tardía como 1946, Subercaseaux nos habla de un divertido hallazgo en la península de Taitao, presuntamente deshabitada: no la huella de Viernes, sino «un excremento humano fresco…».

19 De D. D. Brand, «Geographical Exploration by the Spaniards», en H. Friis (ed.), *The Pacific Basin: A History of Its Geographical Exploration* (Nueva York, 1967), 109-144, en 127 [*Pacific Basin*]. H. Kraus se equivoca cuando dice que el viaje de Ladrillero es «infructuoso» (*Sir Francis Drake: A Pictorial Biography* (Ámsterdam, 1970), 118, 184-185); su objetivo no era ir a España, sino hacer un reconocimiento de la ruta, y en este sentido fue un éxito. Sin embargo, Kraus presenta la poco conocida pero interesante *Declaración del estrecho de Magallanes* de Hernán Gallego.

20 La obra de J. T. Medina, *El piloto Juan Fernández* (Santiago, 1918), 39 –un trabajo insuperable [*Fernández*]–. La obra de R. L. Woodward, *Robinson Crusoe's Island* (Chapel Hill, 1969), es una historia viva pero académica [*Robinson*].

21 La declaración de 1904 de Sir Clements Markham en la que señaló «muy poco se sabe de Juan Fernández» (*The Voyages of Pedro Fernandez de Quiros*, HS 2ª Ser., 14-15 (Londres, 1904),

II. 526 [*Quiros*]) fue muy cierta en su momento; pero, como ha sido reimpresa en una obra excelente más de sesenta años después (C. Jack-Hinton, *The Search for the Islands of Solomon 1567-1838* (Oxford, 1969), 26 [*The Search*]), podemos muy bien eliminar al candidato de Markham. Este hombre construía barcos en Nicaragua en 1531; el Juan Fernández que descubrió la isla dijo en 1590 que tenía sesenta años (Medina, *Fernández*, 12-22, 66-67); y aunque aceptemos la precocidad, es demasiada. La gran cantidad de traducciones de Markham para la Sociedad Hakluyt proporciona sin duda un corpus del material, y su estilo, un poco arcaico pero sin excesivos arcaísmos, «nos han legado una historia de singular encanto y sostenida calidad dramática… [con] algunos pasajes que sería difícil mejorar» (Celsus Kelly); pero donde quiera que hay un análisis direccional o numérico, es excesivamente descuidado. Tampoco es siempre objetivo, como notará de inmediato cualquier lector de sus obras. Compárese con la obra de H. Bernstein y B. W. Diffie, «Sir Clements R. Markham as a Translator», *HAHR* 17, 1937, 546-547; de C. Kelly OFM, «The Narrative of Pedro Fernandez de Quiros», *Hist. Studies* (Melbourne) 9, 1959-60, 181-193 en 190 [«Narrative»]; y las observaciones de Robert Graves en el prefacio de su novela *The Isles of Unwisdom* (Londres, 1950).

22 Medina, *Fernández*, 118-170 *passim*; A. Dalrymple, *An Historical Collection of… Discoveries in the South Pacific Ocean* (Londres, 1770), I. xxiv, xxix, 53-54; J. Burney, *A Chronological History of the Discoveries in the South Sea or Pacific Ocean…* (Londres, 1803-17), I. 300-302. A menudo se ha reimpreso y traducido el memorial del Dr. Juan Luis Arias, por ejemplo, en la obra de R. H. Major, *Early Voyages to Terra Australis*, HS 1ª Ser., 25 (Londres, 1859), 1-30, y en la de Markham, *Quirós*, II. 317-336. Aparecen presuntas pruebas de los españoles en Nueva Zelanda en la obra de E. Stokes, «European Discovery of New Zealand Before 1642: A Review of the Evidence», *NZ Jnl of History* 4, 1970, 1-9. El posible y más temprano avistamiento de las islas de Juan Fernández, se puede consultar en el Cap. 4.

23 Woodward, *Robinson*, 12-14, 20-63 *passim*.

24 Ibid., 17-18.

25 De J. Juan y A. de Ulloa, su obra *Relación Histórica del Viaje al América Meridional* (Madrid, 1748), III. 284-287, y sus *Noticias Secretas de América* (Londres, 1826), I. 71-77.

26 Woodward, *Robinson*, 79-88; H. Wallis (ed.), *Carteret's Voyage round the World*, HS 2ª Ser., 123-124 (Cambridge, 1965), I. 128-140. Carteret tuvo que continuar en el más difícil y menos útil Más Afuera.

27 De Jack-Hinton, su obra *The Search*, 13 –un trabajo meticuloso e insuperable–. Sus antecedentes aparecen en el primer capítulo («The Ophirian Conjecture») y en la de C. Kelly OFM, «Geographical Knowledge and Speculation in regard to Spanish Pacific Voyages», *Hist. Studies* (Melbourne), 9 1959-60, 12-18 [«Geogl Knowledge»]. Seis narrativas del primer viaje de Mendaña, incluidas las de Gallego, Sarmiento, Catoira, y el propio Mendaña, están traducidas por Lord Amherst of Hackney en *The Discovery of the Solomon Islands*, HS 2ª Ser, 6-7 (Londres, 1901) [*Solomons*]; el viaje real se analiza en la obra de Wallis, «Exploration», 212-254. Los tres viajes Mendaña-Quirós se narran vívidamente en la obra de G. A. Wood, *The Discovery of Australia* (Melbourne, 1969, ed. original 1922), 85-130 [*Australia*], y se encuentra un relato muy equilibrado en el trabajo de J. C. Beaglehole, *The Exploration of the Pacific* (3ª ed., Londres, 1966), 39-107 [*Pacific*].

28 Jack-Hinton, *The Search*, 24-26; A. Galvano [Galvão], *The Discoveries of the World* (trad. R. Hakluyt), HS 1ª Ser. 30 (Londres, 1862), 213-214. La historia de Tupac Yupanqui tiene una fuerte influencia en las teorías de Thor Heyerdahl –consúltese su obra *Sea Routes to Polynesia* (Londres, 1968), en especial 80-81–. Pero gran parte de su argumento es falso, y se apoya demasiado en el examen bajo coacción (incluso amenaza de muerte) del centenario Indio Chepo (sobre éste véase Amherst, *Solomons*, II. 465-468).

29 Kelly, «Geogl Knowledge», 15 que corrige a Amherst, *Solomons*, I. lviii; Jack-Hinton, *The Search*, 31, y sobre la adopción oficial del nombre en 1580, 80-83.

30 Amherst, *Solomons*, I. 83, 103 (Mendaña), I. 10 (Gallego); Wallis, «Exploration», 220.

31 Jack-Hinton, *The Search*, 65-67; Wallis, «Exploration», 218-219, 221-222.

32 Amherst, *Solomons*, I. 100-105 (Mendaña), II. 272 (Catoira); para la identificación de la Ysla de Jesus, H. E. Maude, *Of Islands and Men* (Melbourne, 1968), 53-59 [*Islands*] y A. Sharp, *The Discovery of the Pacific Islands* (Oxford, 1960), 44 [*Discovery*].

33 Jack-Hinton analiza en detalle la navegación en la obra *The Search*, 35-41, y Wallis, en «Exploration», 214-224. Jack-Hinton favorece a Roncador; Wallis y Sharp, Ontong Java.

34 La narrativa del propio Mendaña en *Solomons*, I. 108-112, de Amherst; la estrella era Venus, a menudo completamente visible a la luz del día en estas latitudes.

35 Catoira, en la obra de Amherst, *Solomons*, II. 215-462, nos brinda un relato muy vívido y detallado de las cosas que pasaron en tierra; un hombre honrado, que daba crédito a la valentía de los melanesios.

36 Jack-Hinton, *The Search*, 64-67; Beaglehole, *Pacific*, 52-55; Amherst, *Solomons*, I. 183-187 (Mendaña), II. 417-421, 427-447 (Catoira).

37 Amherst, *Solomons*, I. 70-74 (Gallego).

38 Ibid., I. 77-78 (Gallego), I. 186-190 (Mendaña), II. 448-463 (Catoira). Para saber la posición de Sarmiento, consúltese de A. Landín Carrasco, *Vida y Viajes de Pedro Sarmiento de Gamboa* (Madrid, 1945), 24-53.

39 Amherst, *Solomons*, I. 77-79 (Gallego), II. 451-457 (Catoira).

40 Jack-Hinton, *The Search*, 63-79.

41 «Un discurso sobre… el mar del Sur escrito por López Vaz…» en Hakluyt, VIII. 153-206 en 204-206; no tan «cauto sobre el tema del oro» como sugiere Jack-Hinton (*The Search*, 110).

42 La observación la hace el propio Mendaña en una queja de acoso y obstrucción por parte de Toledo, con el pretexto de que era necesario luchar contra los corsarios. Todo iría bien, sin coste para el Tesoro, si Su Majestad le concediera a Mendaña licencia para vender 2.000 quintales de mercurio en Potosí o en Nueva España, para que él preparara un nuevo viaje –conveniente, entre otras cosas, porque muchas mujeres jóvenes esperan encontrar marido entre los integrantes del viaje, ¡y quiera Dios que la espera no las lleve a la mala vida!– carta dirigida al Consejo de Indias, Lima, 24 de marzo de 1580, transcrita por Zaragoza, MSS C 402, Biblioteca Mitchell, Sidney.

43 La frase inicial es de la gran compilación portuguesa de naufragios del siglo XVIII, la *História trágico-maritima*. La historia de Quirós/Belmonte la publicó J. Zaragoza en *Historia del Descubrimiento de las Regiones Austriales hecho por el General Pedro Fernandez de Quirós* (Madrid, 1876-82), y la tradujo C. R. Markham para la Sociedad Hakluyt (véase nota 21). Me he apoyado principalmente en Jack-Hinton y Wallis en cuanto a las fechas y las posiciones y rutas, y me complace citar a Markham en el aspecto de «interés humano», donde es mejor; pero sin dejar de confrontarlo con Zaragoza (véase nota siguiente). La autoría de la relación Quirós/Belmonte es analizada hábilmente por Celsus Kelly en «Narrative» –con notas sobre los errores de Markham y la gran tormenta (en un vaso de agua) avivada por el cardenal Moran, arzobispo de Sidney, que estaba muy convencido pero que no logró persuadir a muchos otros de que Quirós había descubierto Australia, o al menos Queensland; Kelly cita más de cuarenta artículos en esta felizmente difunta polémica. El bombo era puramente sectario –la misa en Australia tuvo que ser anterior a la Sagrada Comunión– y ahora es objeto del repudio *in toto* de los más serios historiadores católicos como el Dr. Eris O'Brien, antiguo arzobispo de Canberra y Goulburn.

De una forma más refinada, la saga de Mendaña-Quirós es parte de la saga del mito australiano: véase el poema de J. McAuley *Captain Quirós* (Sidney, 1964), y el desventurado intento en la grandeza épica de Rex Ingamells, *The Great South Land* (Melbourne, 1951), así como la lírica de poetas como Douglas Stewart y Ken Barrett. Un poeta inglés la ha adaptado en una excelente novela: Robert Graves, *The Isles of Unwisdom*.

44 Ésta es la versión constantemente citada de Markham (Quirós. I. 17); pero en la obra de Zaragoza (I. 37) aparece «es era toda tal, que puedo con razón decir, que en la vida tuve tanta pena como que tan bella criatura en parte de tal perdición se quedase». Markham parece haber fallado en el «nunca», que yo leería de la siguiente forma: «Él era de tal modo que puedo decir con certeza que toda mi vida tuve tanta pena de que tan bella criatura…».

45 Todavía se utilizan ambos nombres, aunque Ndeni sea más común ahora, y el grupo se conoce aún como islas Santa Cruz. Aunque estén situadas a unos 400 km al este del punto más cercano en las Salomón propiamente dichas, desde el punto de vista administrativo son parte del grupo, por lo que, desde una perspectiva puramente técnica, se puede decir que Mendaña redescubrió las Salomón.

46 J. Allen y R. C. Green, «Mendana 1595 and the Fate of the Lost *Almiranta*: An Archaeological Investigation», *Jnl Pac. Hist.* (Canberra) 7, 1972, 73-91; algunos de los hallazgos los hicieron estudiantes melanesias.

47 Para saber los detalles de navegación, consultar la obra de Wallis, «Exploration», 270-280, y de Jack-Hinton, *The Search*, 129-132.

48 Puede parecer un juicio excesivamente severo sobre una dama que murió hace casi cuatrocientos años; pero téngase en cuenta que se desprende de la relación Quirós/Belmonte, que Quirós aparece patológicamente leal a su deber hacia la citada dama, y en este documento la crítica es muy limitada –y más demoledora por ello–.

49 Morga, *Sucesos*, 104-105. El material es prolijo: según Celsus Kelly, se han encontrado más de seiscientos documentos sobre los tres viajes 1567-1606 desde 1930, y el propio Quirós escribió unos setenta memoriales, de los cuales se sabe que existen aún unos cincuenta –*La Austrialia del Espiritu Santo*, HS 2ª Ser., 126-127 (Cambridge, 1966), I.ix, 4 [*Austrialia*]. Kelly aporta, entre otros documentos importantes, la relación de fray Martín de Munilla OFM (I. 237-270) y el sumario del contable Juan de Iturbe (II. 273-293). También analiza, con mucha erudición, «Some early maps relating to the Queirós-Torres discoveries of 1606», en Actas del Congreso Internacional de História dos Descubrimentos (Lisboa, 1971), II. 203-254.

El polémico relato de Prado, traducido por G. F. Barwick, se encuentra en la obra de H. N. Stevens (editor), *New Light on the Discovery of Australia*, HS 2ª Ser., 64 (Londres, 1930) [*New Light*] –la nueva idea no disipó los puntos oscuros, y la polémica se acaloró–. Los relatos del piloto portugués González de Leza y de fray Juan de Torquemada están en la obra de Markham, *Quirós*, II. 321-406, 407-454. Hay análisis en la obra de Jack-Hinton, *The Search*, 133-183, y en la de Wallis, «Exploration», 286-335. Por último, para Torres y su Estrecho, parece justo decir que la obra de B. Hilder, «The Voyage of Torres along the Southern Coast of New Guinea in 1606» (tesis de máster, Univ. Macquarie, 1976), probablemente se tome como la prueba más autorizada [«Torres»].

50 Jack-Hinton, *The Search*, 134, 167; Kelly, *Austrialia*, I. 2, 114-115.

51 No hubo en esta etapa una demora desmesurada –Kelly (*Austrialia*, I. 21) señala que pasaron casi ocho años y medio entre el regreso de Quirós y su segunda salida desde El Callao, la mitad de este tiempo corresponde a viajes y dieciocho meses en Roma.

52 Stevens, *New Light*, 27-33; Kelly, *Austrialia*, I. 35-37. Es posible que el relato de Prado incluya tres recensiones; cabe destacar que hace una insidiosa referencia a Ochoa como esclavo de la galera, no obstante Ochoa da fe de la veracidad del documento (*New Light*, 97, 203).

Resulta sospechoso, y es difícil creer a Prado cuando se trata de asuntos personales. Stevens afirma (pág. 36) que «tras quejarse del comportamiento de Quirós, él [Prado] le seguía siendo leal», el epígrafe de esta relación dice que el descubrimiento se inició con Quirós (lo que a duras penas podía negar) y que lo terminó Prado con la ayuda de Torres. Ésa es frágil prueba de lealtad; y el análisis de las pruebas sugiere que «Torres con la ayuda de Prado» está más próximo a la verdad (compárese con la nota 67). Lo que Stevens modestamente hace pasar como «queja» incluye observaciones tan amigables como que Quirós era un mentiroso y un farsante, «digno de estar en la Rua Nova en Lisboa, que sólo abría la boca para decir mentiras, fanfarronadas y falsedades» (*New Light*, 241). Lo único que queda por imaginar es cuál pueda ser la idea de lealtad de Stevens.

53 Kelly, *Austrialia*, I. 25-26, y II. 357 (Iturbe, insistiendo en la ineptitud de Quirós para el mando).

54 Jack-Hinton, *The Search*, 138-140; Wallis, «Exploration», 286; Kelly, *Austrialia*, I. 39 y II. 276 (Iturbe).

55 Marutea, Actaeon Group, Vaiaatea, Hao, Tauere o Amano, Rakaraka o Raroia, Raroia o Takume –Kelly, *Austrialia*, I. 42, 55-58; Jack-Hinton, *The Search*, 141; Sharp, *Discovery*, 57-60; Maude, *Islands*, 66-70; y sus páginas siguientes sobre San Bernardo y Gente Hermosa–.

56 Kelly, *Austrialia*, tabla I. 29 y relato de Munilla, I. 169-174; Markham, *Quirós*, I. 209-217.

57 Wallis, «Exploration», 292-303; aquí se analizan las distintas navegaciones por estimación; también las analiza Jack-Hinton, en *The Search*, 142-148. En el siguiente párrafo me adhiero a Hilder, Torres, 27.

58 Jack-Hinton, en su obra *The Search*, 148-153, da una buena razón para no hacer la simplista identificación de Manicoco = Vanikolo = Vanikoro.

59 Generalmente se aboga por el criterio de que sea «La Austrialia» en honor de la Casa de Hasburgo de Austria, a la que pertenecía la familia real española; pero puede que Quirós la haya llamado «La Australia», añadiéndosele más tarde la «i» como un elogio –Jack-Hinton, *The Search*, 154, nota; Wood, *Australia*, 129-130; véase C. Sanz, *Australia: su Descubrimiento y Denominación* (Madrid, 1963)–.

60 Véanse los divergentes relatos de Quirós y Leza, en Markham, *Quirós*, I. 241-244 y II. 360-376; lo que dice Munilla es impreciso –Kelly, *Austrialia*, I. 210-211, y los juiciosos comentarios de Kelly I. 86-88. Hay que añadir que dadas las limitaciones de los arcabuces, sobre todo en el clima húmedo, su terror se disiparía rápidamente– D. Shineberg, «Guns and Men in Melanesia», *Jnl Pac. Hist*. 6, 1971, 61-82, aunque quizás no considere suficientemente la importancia de la primera impresión; véase E. Bradford, *Drake* (Londres, 1965), 73-74.

61 Kelly, *Austrialia*, I. 223 (Munilla) y II. 286 (Iturbe); Prado en la obra de Stevens, *New Light*, 123, añadiendo que Quirós intentó construir una iglesia de mármol «para competir con la de San Pedro de Roma» –quizás simple cotilleo de campaña, pero un poco característico de los dos–.

62 Stevens, *New Light*, 125.

63 Ni Leza, ni Munilla, ni Torquemada, ni Torres hacen ningún comentario sobre esta repentina decisión; Prado *more suo* afirma que Quirós se retiró porque era «muy tímido y miedoso» con los peces venenosos, aunque no había participado (Stevens, *New Light*, 129); pero Quirós y Leza dejaron bien claro que ésta fue una decisión tomada antes del envenenamiento, y Leza dice que Quirós sí lo comió y enfermó –Markham, *Quirós*, I. 263, II. 389-390–. Es evidente que el «tan vilipendiado hombre» de Stevens está fingiendo estar enfermo.

64 La discusión del punto sería interminable e infructuosa; véase de Jack-Hinton, *The Search*, 154-155; Kelly, *Austrialia*, I. 88-96 (quizás el análisis más justo); Beaglehole, *Pacific*, 96-99, and *The Journals of Captain James Cook: I. The Voyage of the Endeavour*, Hakluyt Society (Cambridge, 1968), xlix [*Endeavour*]; Wood, *Australia*, 120-126.

65 En la obra de Markham, *Quirós*, I. 281-286, y 291-292 se habla del testamento de Quirós; Jack-Hinton, *The Search*, 156-157; Wallis, «Exploration», 314.

66 De Torres al rey, Manila, 12 de julio de 1607, en la obra de Markham, *Quirós*, II. 455-466. Su laconismo se parece mucho a la retórica de Prado.

67 Se describe la costa de Papúa en bellos mapas de detallada perspectiva elaborados y firmados por Prado como «capitán» pero aludiendo a Torres como «capitán y cabo». Los intentos de Stevens de encontrar una explicación convincente acerca de este delicado hecho y colocar a Prado al mando son tratados burdamente por W. Dixson, «Notes and Comments on *New Light on the Discovery of Australia*», *Jnl Roy. Hist. Soc. Australia* 17, 1931, 289-330 en 302-306. Una probable solución es la que propone Hilder (Torres, 7-10): es posible que por órdenes del virrey, Prado haya sido nombrado para asumir el mando en sustitución de Quirós; pero Prado se había trasladado de la capitana a la almiranta, y tras la separación no podía saber si Quirós estaba muerto o incapacitado, cualquiera que fuese su pensamiento o deseo. En la almiranta, Torres era quien indudablemente estaba al mando. Aunque Prado afirma que «yo» tomé posesión en varios puntos, y Torres que «nosotros» lo hicimos, en el mejor de los casos se trataría de una deferencia de cortesía para con la superioridad social de Prado en esas ocasiones formales. Véase también la obra de B. Hilder, «Torres or Prado?», *MM* 60, 1974, 133-142.

K. McIntyre piensa que tanto Quirós como Torres sabían de un paso al sur de Nueva Guinea, pero sus argumentos, aunque ingeniosos y dignos de un serio análisis, no son del todo convincentes –*The Secret Discovery of Australia* (Londres, 1977), 320-323–. Es justo añadir, a pesar de mis reservas en cuanto a la modalidad de descubrimiento, que su tesis principal –de que los portugueses, y concretamente Cristovão de Mendonça, registraron gráficamente gran parte de la costa australiana en 1522-23– será difícil de refutar.

68 Kelly, *Austrialia*, II. 353-354.

69 El argumento es tan confuso y delicado como la navegación. Notas escogidas: F. J. Bayldon, «Voyage of Luis Váez de Torres…», *Jnl Roy. Hist. Soc. Australia* II, 1925, 158-95 (Torres avanzó pegado a la costa de Papúa, o navegó hacia el norte de Mulgrave I., lejos de cabo York); Bayldon, «Voyage of Torres», Ibid. 16, 1930, 133-146 (la última opción –después de *New Light*–); Stevens, *New Light*, 45-70 (estrecho Endeavour, cerca de cabo York); E. A. Parkyn, «The Voyage of Luis Vaez de Torres», *Geogr. Jnl* 76, 1930, 133-146 (segunda opción de Bayldon); A. R. H[inks], «The Discovery of Torres Strait», Ibid. 98, 1941, 91-102 (próximo a la costa de Papúa); A. Sharp, *The Discovery of Australia* (Oxford, 1963), 23-30 (nada probado). Wood, *Australia*, 133-134, es impreciso: Torres «indudablemente vio el continente austral»; no obstante, «escribe como quien no esperaba encontrar un continente, ni siquiera lo vio». La ruta mostrada por C. Prieto en *El Océano Pacífico: navegantes españoles del siglo XVI* (Madrid, 1972), bordeando la mayor parte del golfo de Carpentaria, es bastante imaginaria.

70 D. D. Brand, en Friis, *Pacific Basin*, 138; confunde el memorial de Arias con la carta de Torres, que Dalrymple no encontró hasta la década de 1790 –véase de H. T. Fry, su obra *Alexander Dalrymple and the Expansion of British Trade* (Londres, 1970), 112-113–. Para ver el mapa de Dalrymple y Cook, Beaglehole, *Endeavour*, clxii-clxiv.

71 Wallis, «Exploration», 332-335, Jack-Hinton, *The Search*, 175-183, 222, 239-242 y sus nuevos dibujos de los mapas de la duquesa de Berry, Sanches, Van Langren, du Val, y Vaugondy. Los mapas de Eredia (que muestran esos vetustos supervivientes de Polo, Beach y Maletur) aparecen en la obra de A. Cortesão y A. Teixeira da Mota, *Portugaliæ Monumenta Cartographica* (Lisboa, 1960), IV. 414 y 419. Hilder hace la interesante sugerencia de que el desaparecido Mappa V de Prado puede haber sido enviado a Eredia, como cartógrafo principal encargado de estas regiones –Torres, 172–. J. O'Hagan, en «The Use of Torres' Charts by Seventeenth Century Cartographers», texto mecanografiado inédito (1959) en la Biblioteca Mitchell,

Sidney, llama la atención sobre el esbozo notablemente correcto de la zona austral de Nueva Guinea en los mapas de Sanson de 1651 y 1659 y sugiere que Ochoa puede haber vendido una carta que se convirtió en la fuente del globo de Van Langren.

72 J. Forsyth analiza el proceso que dio paso al cambio y expone poderosos argumentos a favor de un conocimiento más general y persistente de los resultados de Torres, a pesar de que algunas de sus citas (por ejemplo, la obra de Burton *Anatomy of Melancholy*) apenas sostienen la importancia que él les otorga –«Cook's Debt to Torres», manuscrito inédito (*c.* 1960?) en la Biblioteca Mitchell–.

73 Beaglehole, *Endeavour*, 410-411.

74 Beaglehole, *Pacific*, 105. Donde mejor se plasman los sufrimientos de los últimos años de Quirós es en la obra de Kelly, *Austrialia*, I. 105-116 (comentario) y II. 352-367 (documentos). Véase también la obra de Jack-Hinton, *The Search*, 158-167.

75 También con da Gama, Magallanes, Pizarro, y Cortés. Markham, *Quirós*, II. 486, 503; Kelly, *Austrialia*, II. 309, 362.

76 Kelly, *Austrialia*, I. 108-109. Sendos *contradespachos* se prepararon, en diciembre de 1609 y junio de 1610. El primero fue realmente un truco burdo, el segundo simplemente le decía al virrey que limitara a Quirós a dos o tres naves y que hiciera hincapié en la obra misionera, no en la conquista. No se utilizó ninguno de los dos, ya que en ambos casos, Quirós, al ver el despacho abierto y favorable, de inmediato subió la apuesta inicial.

77 Kelly, *Austrialia*, I. 115-133. Hubo una última y espectacular aventura en 1663-69, que terminó con el arresto a mano de franciscanos armados del gobernador de las Filipinas, aunque el promotor, un astrónomo peruano, desapareció en la Conchinchina. La misión a las Marianas de Fray Luis de San Vitores SJ (1667-72) se consideró un primer paso para realizar actividades futuras en las regiones australes, pero la resistencia y los disturbios locales abortaron semejante proyecto –Jack-Hinton, *The Search*, 171-175–.

78 Kelly, *Austrialia*, I. 5.

## Notas del Capítulo 6

1 Título de un libro de F. B. Eldridge, Melbourne, 1948: poco académico y sin pretensiones pero estimulante; su lectura hace un cuarto de siglo puede haber sembrado la primera simiente de esta obra.

2 C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon* (Lisboa, 1959), 9 [*Great Ship*]; Tien-tse Chang, *Sino-Portuguese Trade from 1514 to 1644* (Leiden, 1934), 7-9 [*Sino-Port. Trade*]; J. T. Pratt, *The Expansion of Europe into the Far East* (Londres, 1947), 42-45.

3 Para conocer el antecedente geopolítico, consúltese la obra de C. A. Fisher, *South-east Asia* (Londres, 1964), 9-10, 83-95, 102-130.

4 J. Needham, *Science and Civilisation in China* (Cambridge, 1954), IV (1971) 452 nota b, 467-484, sobre todo página 481 [*Science in China*]. J. V. G. Mills in Ma Huan, *Ying-yai Sheng-lan: The Overall Survey of the Ocean's Shores*, HS Extra Ser. 42 (Cambridge, 1970), 27-31, es más cauta en cuanto a las dimensiones lineales, pero coincide en las 3.100 toneladas [*Overall Survey*].

5 Needham, *Science in China*, I. 143, IV. 486-503 y el mapa de la página 560. También se analizan con cierto detalle los viajes en la tesis de K. Chang, «Chinese Great Explorers», citada

anteriormente, Cap. 1 nota 3. El motivo tradicional de la búsqueda del predecesor destronado (y sobrino) del emperador resulta realmente inadecuado para viajes de esta magnitud y duración.

6 Chang, *Sino-Port. Trade*, 33-35; C. R. Boxer, *South China in the Sixteenth Century*, HS 2ª Ser., 106 (Londres, 1953), xix [*S. China*]. Anteriormente, sin embargo, el naciente estado de Malaca contó con el apoyo Ming contra Java y Siam, por razones estratégicas y comerciales obvias, a diferencia de, por ejemplo, Brunei –véase la obra de Wang Gungwu, «Early Ming Relations with Southeast Asia», in J. K. Fairbanks (ed.), *The Chinese World Order* (Cambridge [Mass.], 1968), 34-62 en 56-59–. El sistema de tributos fue sin duda mucho más complejo e ideológicamente importante de lo que se puede explicar aquí; véase el volumen de Fairbanks en general, y en concreto la obra de M. Mancall, «The Ch'ing Tribute System», 63-89.

7 Y de hecho, pasando por las Ryukyus hasta fecha tan tardía como la década de 1870 –véase (de todos los lugares) W. de G. Birch (ed.), en el tercer volumen de *The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque*, HS 1ª Ser. 62 (Londres, 1880), xiv-xx.

8 «… Ninguna de las dos grandes potencias del extremo Oriente hizo un esfuerzo serio para sacar a los españoles de Manila. Nada es más revelador que esto para mostrar el contraste entre la política naval agresiva [del Occidente marítimo] y las políticas aislacionistas inspiradas por la ideología de las rentas de la tierra propia de la civilización china». –G. F. Hudson, *Europe and China* (Londres, 1961, ed. original 1931), 253–.

9 Needham, *Science in China*, IV. 314-330; Mills, *Overall Survey*, 3.

10 Me he ceñido al convincente análisis (incluida la *raison d'être* del fenómeno del eunuco) en la obra de C. P. FitzGerald, *The Southern Expansion of the Chinese People* (Canberra, 1972), Cap. 5 y 6 [*Expansion*]; algunos detalles de la obra de Needham, *Science in China*, IV. 480-484, 526-530.

11 Needman, *Science in China*, I. 100, IV. 527.

12 Y los «Compradores… tienen un beneficio adecuado al Riesgo que Corren» –los factores de la Compañía del mar del Sur en Kingston, Jamaica, 6 de enero de 1736 (OS), citados en la obra de A. S. Aiton, «The Asiento Treaty as reflected in the Papers of Lord Shelburne», *HAHR* 8, 1928, 167-177 en 167.

13 P. Wheatley, *The Golden Khersonese* (Kuala Lumpur, 1966), 307-320; A. Cortesão (trad. y ed.). *The Suma Oriental of Tomé Pires*, HS 2ª Ser., 89-90 (Londres, 1944), II. 285 [Pires, *Suma*]. Se presenta un relato muy exhaustivo del comercio de Malaca en la obra de M. A. P. Meilink-Roelofsz, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipielago…* (La Haya, 1962), concretamente en los Cap. II-IV [*Asian Trade*].

14 Acerca de estos dos párrafos, consúltese la obra de Shunzo Sakamaki, «Ryukyu and Southeast Asia», *Jnl Asian Studies* 23, 1963-64, 391-404, y de R. K. Sakai, «The Satsuma-Ryukyu Trade and the Tokugawa Seclusion Policy», ibid. 405-416 (con introducción a estos trabajos de S. Crawcour); además, de Atsushi Kobata y Mitsugu Matsuda (eds.), *Ryukyuan Relations with Korea and South Sea Countries* (Kioto, 1969), v, 4-7, 13-14, 125, 177.

15 G. Sansom, *The Western World and Japan* (Londres, 1950), 114 [*Western World*]; las referencias bibliográficas de la edición Vintage, Nueva York, 1973, suman un total de entre diez y veinte páginas, previas a las de esta primera edición. En general, las referencias a los asuntos internos japoneses en este capítulo se toman de la obra de Sansom *A History of Japan 1334-1615* (Londres, 1961) [*Japan 1334-1615*] y de la de J. Murdoch, *A History of Japan, II 1542-1651* (Londres, 3ª impr. 1949) [*Japan 1542-1651*].

16 D. Pacheco SJ, «The Europeans in Japan, 1543-1640», en M. Cooper SJ (ed.); *The Southern Barbarians* (Tokio,1971), 37 [*Barbarians*]: H. P. Varley, «The Age of the Military Houses», en A. E. Tiedemann (ed.), *An Introduction to Japanese Civilization* (Nueva York, 1974), 61-96, concretamente 89-90 [*Introduction*].

17 Sir Edward Michelbourne (1605), citado en Boxer, *Great Ship*, 60. Véase i.a. D. Lach, *Asia in the Making of Europe* (Chicago, 1965), I. 663-670, así como 688-706 donde se cuenta la gran impresión causada por los cuatro jóvenes japoneses enviados a Europa por los jesuitas en 1584-86. Lach también ofrece (687-688) algunos de los «divertidos e ilustrativos dísticos» de Luis Frois SJ, que contrastan las formas japonesas y las europeas.

18 J. W. Hall, *Japan from Prehistory to Modern Times* (Nueva York, 1972), 130 [*Japan*]. Aparecen por supuesto muchos más detalles en Murdoch y Sansom.

19 Hall, *Japan*, 123-126; Samson, *Japan 1334-1615*, 270-272, 304-305; Yosoburo Takekoshi, *The Economic Aspects of the History of the Civilization of Japan* (Londres, 1930), I. 356-368 –un libro repleto de detalles pintorescos y a menudo importantes, pero en conjunto confuso y decepcionante [*Economic Aspects*]–.

20 Sansom, *Japan 1334-1615*, 265-270; FitzGerald, *Expansion*, 107-109; C. R. Boxer, *The Christian Century in Japan* (Berkeley, 1951), 6-8 [*Christian Century*]. La obra de Takekoshi, *Economic Aspects*, incluye un capítulo de sugerentes detalles bajo el título «Japanese Pirate Fleet Spread All Over the Orient» (I. 336-348). Véase también la obra de J. Gernet, *Le Monde Chinois* (París, 1972), 365-369 (con mapa) y de A. J. Marder, «From Jimmu Tennÿ to Perry: Sea Power in Early Japanese History», *Amer. Hist. Rev.* 51, 1945-46, 1-34 concretamente 19-20 [«Sea Power»].

21 Del autor Chang, *Sino-Port. Trade*, 35-38; de C. R. Boxer, *Fidalgos in the Far East* (La Haya, 1948), 2 [*Fidalgos*]; de Boxer, *S. China*, xix-xx; y compárese con la nota de Cortesão en Pires, *Suma*, I. 120. En general me he apoyado en el sencillo, pequeño pero valioso libro de Chang y en los tres de Boxer –*Christian Century*, *Fidalgos*, y *Great Ship*– sobre todo para lo relacionado con el comercio entre Macao y Japón.

22 Chang, *Sino-Port. Trade*, 62-74; Boxer, *S. China*, xxi-xxv, 313-326.

23 M. Fitzpatrick, «Fighting Pirates en Northern Chekiang 1553-56» (inédito, Dep. Historia de Extremo Oriente, Univ. Nacional de Australia) –un excelente y detallado relato sobre las medidas para la defensa–.

24 Meilink-Roelofsz, *Asian-Trade*, 127-128.

25 Para consultar la nomenclatura, véase de Boxer, la obra *Fidalgos*, 3-4; la forma habitual española era «Macán».

26 Boxer, *S. China*, xxxv; Chang, *Sino-Port. Trade*, 87, 95-96. Chang hace referencia a los alarmistas memoriales de los académicos, lo que, actualmente, serían «periódicos murales».

27 Véase la obra de Boxer, *Christian Century*, 2-31, en la que aparece un análisis de las fechas y prioridades, incluidas las confusiones introducidas por Fernão Mendes Pinto, que puede o no haber sido un sucesor digno de Sir John Mandeville pero se encontraba en Japón poco después de 1543.

28 Sin duda los japoneses conocían la pólvora por sus relaciones con China pero, a pesar de sus limitaciones, los arcabuces eran más útiles desde el punto de vista táctico que nada conocido hasta entonces. Hay diferentes opiniones en cuanto al impacto de las armas de fuego, pero tras su uso inicial en 1558 provocaron cambios en la fortificación y sólo los más poderosos caudillos podían tener grandes armamentos, de manera que (como en Europa unas décadas antes) los cañones promovieron las tendencias centralizadoras. Véase de Hall, la obra *Japan*, 138, 145; Varley en Tiedemann, *Introduction* 90; Sansom, *Japan 1334-1615*, 263-264, 287-288; Boxer, *Fidalgos*, 96-97; pero sobre todo la obra de D. M. Brown, «The Impact of Firearms on Japanese Warfare, 1543-98», *Jnl Asian Studies* (*Far Eastern Qly*) 7, 1947-48, 236-253 [«Firearms»].

29 Boxer, *Great Ship*, 1-8, y *Christian Century*, 95-97, 119; Meilink-Roelofsz, *Asian Trade*, 132, 183.

30 A pesar de la despiadada persecución, hubo comunidades criptocristianas de varios miles de almas que sobrevivieron cerca de Nagasaki y en algunas islas, y salieron a la luz nuevamente en 1865 –Boxer, *Christian Century*, 396–; D. Pacheco en Cooper, *Barbarians*, 96; R. H. Drummond, *A History of Christianity in Japan* (Grand Rapids (Mich.), 1971), 112-117 [*Christianity*].

31 Drummond, *Christianity*, 75, 91-92.

32 Según Murdoch (*Japan 1542-1651*, 95-96), de unos ciento veinticinco mil cristianos que se calcula que había en 1580, más de cien mil estaban en tres feudos, incluidos los de «Protasius» de Arima y «Michael» de Amakusa. Compárese con la obra de Takekoshi, *Economic Aspects*, I. 442, 443-447, y la de Drummond, *Christianity*, 55-58.

33 Boxer, *Christian Century*, 103-104; para saber los motivos en general, consúltese la obra de Sansom, *Japan 1334-1615*, 212-233. Compárese con la de L. Knauth, *Confrontación transpacífica: El Japón y el Nuevo Mundo hispánico* (México, 1972), 105 –un libro con muchos detalles sobre los hilos cruzados de la intriga, pagana y cristiana [*Confrontación*]–.

34 Hall, *Japan*, 135.

35 Boxer, *Christian Century*, 92, y *Great Ship*, 7-11.

36 *Christian Century*, 97-103, 150-151; D. Pacheco en Cooper, *Barbarians*, 50-51 –q.v. para las bellas láminas en color de la construcción naval portuguesa en Nagasaki–.

37 T. A. Agoncillo, *A Short History of the Philippines* (Nueva York, 1969), 45 [*Short History*]; el aumento en la década de 1890 se debió a los soldados traídos para sofocar la insurrección. Para saber acerca de la labor misionaria, consúltese la obra de J. L. Phelan, *The Hispanization of the Philippines* (Madison, 1959), *passim*; N. P. Cushner SJ, *Spain in the Philippines* (Quezón, 1971), 74-101.

38 Blair & Robertson, IV. 166-170; Agoncillo, *Short History*, 47.

39 P. Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques* (París, 1960), 43-46 [*Philippines*]; como señala Chaunu, los costes de las defensas y la administración de Acapulco corrían a cargo de los filipinos.

40 Chaunu, *Philippines*, 19.

41 Las citas directas en este párrafo, en orden de aparición, corresponden a Blair & Robertson, VI. 63, VIII. 278, 271, 272, 252-256 (lista de consignadores), XI. 87, X. 156. Destacan estos informes por su espectacular inmediatez. Compárese con los comentarios de P. Chaunu en «Le galion de Manille», *Annales Économies Sociétés Civilisations* 6, 1951, 447-462 en 457 –un brillante resumen de la «Grandeur et decadence d'une route de la soie» [«galion»]–.

42 Blair & Robertson, III. 244, 247.

43 Los detalles de la incursión de Limahon, incluidos el avistamiento nocturno de la flota pirata y la apresurada partida de Salcedo hacia Manila, son geniales. El relato de Sande y sus reacciones aparecen en Blair & Robertson, IV. 24-58, sus planes de conquistar China y el desaire real en IV. 58-62 y 94; los sensatos comentarios de fray José de Acosta SJ se pueden encontrar en la obra de S. Zavala, *El Mundo Americano en la Época Colonial* (México, 1967), II. 177 en la nota 34. El vívido relato de fray González de Mendoza en su *Historia… del gran Reyno de la China* (Madrid, 1580) aparece en la obra de Blair & Robertson, VI. 91-124; a él le debemos la historia de los soldados de Castilla –como el príncipe indio que pensaba que si el cielo tuviera algún valor, haría tiempo que los británicos lo habrían invadido–. La narrativa de Rada sobre su misión está en la obra de Boxer, *S. China*, 243-259; y véase la introducción, xliii-l, sobre una misión en 1581 de España a China, que no llegó más allá de México. Los comentarios que aparecen en la obra de G. F. Hudson *Europe and China*, 248-251, de que los barcos que Manila pidió fueron enviados a su destrucción en la Armada, parecen pasar por alto la

logística. Por último, sobre los planes bélicos y vinícolas del incomparable Picrochole, consúltese la obra de F. Rabelais, *Premier livre des faictes et dicts heroïques du noble Pantagruel* (París, 1533, numerosos editores.), Cap. XXXIII.

44 La horrorizada expresión del obispo Salazar, Blair & Robertson, VII. 68.

45 Blair & Robertson, V. 197, IX. 39; para las incursiones japonesas de 1580-81, V. 192-195. Es divertido encontrar el término «indios chinos paganos».

46 Boxer, *Great Ship*, 18.

47 Para los detalles, consúltese de E. W. Dahlgren, la obra *Were the Hawaiian Islands Visited by the Spaniards…?* (Estocolmo, 1916), 4-58.

48 Blair & Robertson, IV. 145.

49 Chaunu, «galion», en 458. Una frase excelente; pero la referencia que da (Blair & Robertson, III. 54-67; véase III. 184) se contradice con su posterior afirmación de que Legazpi propusiera «abandonar las esperanzas en la pimienta y pusiera a la seda en primer lugar»; de hecho, fue casi al revés. Los cultivadores y tejedores de seda de Nueva España no estaban complacidos con esta nueva situación.

50 Chaunu, «galion», en 458; W. L. Schurz, *The Manila Galleon* (Ed. Dutton, Nueva York, 1959), 27-39. Afirmaciones no referenciadas sobre el comercio del galeón se extraen de este exhaustivo y bien escrito trabajo [*Galleon*]. Las regulaciones eran extremadamente minuciosas, abarcando hasta la posición de las chimeneas en los barcos; aunque, admitiendo que *de minimis non curat lex* era una máxima no aplicable en la burocracia española, ésta al menos no dejaba de ser importante, en vista del riesgo de incendio –Blair & Robertson, XXV. 23-47–.

51 Schurz, *Galleon*, 154-190.

52 La misión de Manila que garantizó la adhesión de Macao se marchó cuando en los chinos «aumentó cada vez más la desconfianza acerca de las verdaderas intenciones de los españoles». Zarparon (1582) en un barco portugués que naufragó en Formosa, llegando a Macao la mayor parte de la dotación después de construir una pequeña barca; esto parece ser el primer desembarco europeo en una isla que los portugueses habían costeado durante 40 años y que llamaron así por su belleza, vista desde el mar –Boxer, *Fidalgos*, 43-44–.

53 Consúltese a Blair & Robertson, VI. 243, y VIII. 174-196 acerca de las opiniones del Cabildo de Manila sobre las ventajas de comerciar con Macao, y los grandes beneficios obtenidos por los portugueses en esta fácil empresa.

54 Blair & Robertson, VII. 199-204, 269-271, 281-289.

55 Blair & Robertson, VI. 157-240 –una estupenda sinopsis de los temores y las esperanzas, de grandes veleidades e infames realidades–. Algunos de los puntos interesantes tienen que ver con las mujeres chinas «a las que sólo les falta la cristiandad para superarnos en todos los preceptos de moralidad» (¡no podemos menos que acordarnos de *El loto dorado*!) y serían unas esposas estupendas, madres de una raza mixta «unida, fraternal y cristiana»; con que los chinos estarían dispuestos a abandonar su escritura, tan difícil que puede considerarse una «invención diabólica» que entorpece la mente de los hombres; y que con esta conquista, realizada con urbanidad y moderación impecables, se adelantarían a franceses e ingleses y a otros herejes del Norte que pudieran irrumpir por el estrecho (Anián) en dirección opuesta a Labrador.

56 Blair & Robertson, IX. 161-180, 197-203; A. de Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas* (México, 1609), HS 2ª Ser., 140 (Cambridge, 1971), 80-88, 119-136, 150-154 [*Sucesos*].

57 Consúltense las obras de Boxer, *Fidalgos*, 46-47, y *Great Ship*, 61-82; para la versión en español, la de Morga, *Sucesos*, 136-149, que incluye una interesante carta «desde el puerto de El Pinal, congelado por el frío» escrita por Hernando de los Ríos Coronel, que expone las ven-

tajas del comercio directo hacia Cantón y alega, en esta fecha tardía, que los portugueses en Malaca habían traspasado la demarcación sin autorizados. En cambio, un obispo filipino expuso elocuentemente que la intervención en China significaría la destrucción de Macao, y, por tanto, la ruina de la misión japonesa y de todos los intereses ibéricos en Oriente, ya que «todos estos asuntos los mueve una sola maquinaria, principalmente macaense» –Blair & Robertson, X. 190-197–.

58 De hecho, no había ningún *shogun* de 1573 a 1603, cuando Ieyasu se hizo con el título; Hideyoshi se desempeñó como regente del Emperador.

59 Murdoch, *Japan 1542-1651*, 135-136.

60 Takekoshi, *Economic Aspects*, I. 371; Hall, *Japan*, 146; Sansom, *Japan 1334-1615*, 300-305.

61 Boxer, *Christian Century*, 95-96. Es muy poco factible, aunque fuera necesario, dar referencias precisas acerca de criterios elaborados a partir de notas dispersas en muchas fuentes autorizadas; mis fuentes se conocerán por las otras notas.

62 M[is] de la Mazelière, *Le Japon* (París, 1907), III. 32. Según otra tríada, Nobunaga amasaba la masa, Hideyoshi cocía el pan, Ieyasu se lo comía.

63 Samson, *Japan 1334-1615*, 303, 320.

64 Andrew Marvell, *An Horatian Ode upon Cromwel's Return from Ireland*.

65 En muchos respectos, la administración del país permanecía en manos del *daimyo* local, pero supervisada por una burocracia formada exclusivamente por la clase de los guerreros –compárese con la obra de C. Totman, «Tokugawa Japan», en Tiedemann, *Introduction*, 98-104–.

66 Para saber acerca de todo esto, consúltese la obra de Boxer, *Christian Century*, 140-153, y *Great Ship*, 48-57; Sansom, *Japan 1334-1615*, 346-348; Pacheco en Cooper, *Barbarians*, 58-63.

67 En 1586 el Gran Barco se dirigió a Hirado, ya que se pensaba que Nagasaki era insegura a juzgar por la guerra interna en Kyushu que precedió al sometimiento de la isla; estaba todavía en Hirado cuando Hideyoshi se encontraba en Hakata en julio de 1572, y pidió que lo trajeran de regreso para inspeccionarlo. El capitán dijo que era imposible por razones de navegación, pero tuvo el tacto de pedir disculpas personalmente, y se dejó de lado el incidente; sin embargo, es posible que haya tenido algún efecto.

68 Boxer, *Christian Century*, 152-153.

69 El relato en portugués de fray Luis Frois SJ aparece en la obra de J. A. A. Pinto, Yoshitomo Okamoto y H. Bernard SJ (eds.), *Le Première Ambassade du Japon en Europe 1582-1592* (Tokio, 1942), Parte I.

70 Boxer, *Christian Century*, 153.

71 Ibid., 150.

72 G. Stramiglioni, «Hideyoshi's Expansionist Policy on the Asiatic Mainland», *Trans. Asiatic Soc. Japan* 3ª Ser., 3, 1954, 74-116; Hall, *Japan*, 155-156; Sansom, *Japan 1334-1615*, 361-362. Se cree que Hideyoshi le dijo a Nobunaga que si le concedían Kyushu por un año, él tomaría Corea y China «con la misma facilidad con la que se enrolla una esterilla y se lleva bajo el brazo» –Murdoch, *Japan 1542-1651*, 305–.

73 Murdoch, *Japan 1542-1651*, 311.

74 Ibid., 348; compárese con la obra de Robert Graves, «Diplomatic Relations», en *Poems (1914-1926)* (Londres, 1927), 129-132.

75 Takekoshi, *Economic Aspects*, I. 472, Sansom, *Japan 1334-1615*, ofrece un claro relato sobre las campañas en tierra, y hay muchos detalles (a menudo pintorescos) en Murdoch, *Japan 1542-1651*, 302-359 (con mapa); véase además, de Brown, «Firearms», en 240-241. La Armada española estaba compuesta por unos treinta y un mil hombres en total y las flotas cristianas

combinadas del sur de Europa en Lepanto ascendían a entre setenta y cinco mil y ochenta mil. Para detalles sobre el aspecto naval, consúltese la obra de Marder, «Sea Power», 21-31.

76 Murdoch (*Japan 1542-1651*, 334-338) parece ser el responsable del criterio de que los barcos tortuga estaban acorazados con espolones. Se le suma G. A. Ballard, con la obra *The Influence of the Sea on the Political History of Japan* (Londres, 1921), 42-72 [*Influence of Sea*]. Como cabría esperar de un vicealmirante, Ballard maneja bien los aspectos estratégicos, pero si se hace una lectura más profunda es evidente que le concede más importancia al poder del fuego que la que se percibe en la obra de A. L. Sadler, «The Naval Campaign in the Korean War of Hideyoshi (1592-1598)», *Trans. Asiatic Soc. Japan* 2ª Ser., 14, 1937, 177-208. Sadler corrige a Murdoch en cuanto a barcos y armamento y ofrece buenos relatos de los diez combates, pero su mapa, abominablemente dibujado, es útil sólo después de descifrado. Expresa sus dudas acerca del blindaje (en pág. 180), pero parece innecesario en vista del análisis de los barcos tortuga de Yi-sun y sus antecedentes chinos en la obra de Needham, *Science in China*, IV. 682-688. Compárese también con la obra de Brown, «Firearms», 243, 250-253.

77 Takekoshi, *Economic Aspects*, I. 477-479.

78 Ballard, *Influence of Sea*, 71.

79 Boxer, *Christian Century*, 154-160; para lo que sigue, aparte de las referencias concretas a la obra de Blair & Robertson, Sansom, *Japan 1334-1615*, 371-378.

80 Blair & Robertson, VIII. 256-269, y 285-297 acerca de las medidas de emergencia de Dasmariñas, que llegó incluso a decir que si alguien era capturado, «empezando por mí, siguiendo por mi primogénito, hasta el último», que nadie pensara en un rescate. Según Murdoch (*Japan 1542-1651*, 282-283), Valignano se negó a apoyar a Harada y escribió a los jesuitas de Manila sobre él, por lo que Dasmariñas pudo haber sido advertido. Véase también la obra de Knauth, *Confrontación*, 128-134.

81 Boxer, *Christian Century*, 121; Murdoch, *Japan 1542-1651*, 282-285; Takekoshi, *Economic Aspects*, I. 451-454; Blair & Robertson, IX. 45.

82 Boxer, *Christian Century*, 162; acerca de los intercambios diplomáticos, Blair & Robertson, IX. 23-57, 122-135.

83 En el primer borrador Dasmariñas le recordó gentilmente a Hideyoshi que «el Sol no tiene más vida o poder que los que Dios le concedió, y estos no tienen que ver con otorgar o quitar reinos...» –Blair & Robertson, IX. 128–.

84 Blair & Robertson, IX. 263.

85 Acerca del asunto de *San Felipe*, Murdoch, *Japan 1542-1651*, 267-299; Boxer, *Christian Century*, 164-166; Sansom, *Japan 1334-1615*, 374; y sobre todo la obra de M. Cooper SJ, *Rodrigues the Interpreter* (Nueva York, 1974), 132-135, 150-160. Murdoch y Boxer aceptan la historia de la fanfarronada del piloto; Sansom la desautoriza; Cooper, en un cuidadoso repaso (incluidas las contraargumentaciones españolas de que los jesuitas portugueses eran los responsables) evita emitir un juicio definitivo, pero se inclina por aceptarla. Morga, en escritos anteriores a 1609 y con pleno conocimiento del asunto, también relata la historia –*Sucesos*, 108–.

86 Morga, *Sucesos*, 111.

## Notas del Capítulo 7

1 Arbitristas, a los que ahora llamaríamos publicistas económicos, «esos diseñadores de planes, o arbitrios, que buscaban un "medio universal" para mejorar la situación» –J. Lynch, *Spain under the Habsburgs* (Oxford, 1964-69), II. 83 [*Habsburgs*]–.

2 Por ejemplo, las visitas conyugales de Felipe a María Tudor introdujeron suficiente tesoro en Inglaterra para revalorizar su muy devaluada moneda –F. Braudel, *La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II* (París, 1949), 377 [*Méditerranée*]–.

3 Véase D. Ramos, *Minería y Comercio Interprovincial en Hispanoamérica* (*siglos XVI, XVII y XVIII*) (Valladolid, s.f.), 21, 50 [*Minería*].

4 P. W. Powell, *Soldiers, Indians and Silver* (Berkeley, 1952), 204, y *passim* una vívida descripción de la frontera norteña; sobre los tlaxcaltecas, E. Florescano, «Colonización … en el norte de Nueva España, 1521-1750», en A. Jara *et al.*, *Tierras Nuevas* (México, 1969), 43-76, en 55-61. Consúltese también la obra de M. L. Moorhead, «The Soldado de Cuera», *Jnl of the West* 8, 1969, 38-57. N. Wachtel, *La Vision des Vaincus* (París, 1971), 289-295, es buena cuando habla de los araucanos [*Vaincus*]; sobre la retirada, L. Galdames, *A History of Chile* (Chapel Hill, 1941), 88-89 [*Chile*]. Chaunu ofrece muchas observaciones y detalles admirables, sobre todo en 33, 145-149, 1.111.

5 *Habsburgs*, II. 213; véase 200-212 para saber acerca de las poblaciones mexicanas y 212-214 para las poblaciones peruanas (incluidas las blancas) y la actividad económica. Compárese también con Chaunu, 1.111, y Byron: «A tyrant –but our tyrants then/Were still at least our countrymen».

6 Consúltese la obra *The Rise of the Spanish American Empire* (Londres, 1947), 326-327 [*Rise*]. Madariaga escribió antes del moderno análisis y afirma seguir a Angel Rosenblat. Pero comienza con los 3.500.000 habitantes que atribuye Rosenblat a México en 1570, y por tanto puede mostrar un aumento hasta 3.700.000 en 1825, para que «esta tan importante prueba… sea decididamente favorable al dominio español». Como Rosenblat da una población de 4.500.000 para 1492, hay realmente una disminución de 800.000 en vez de un aumento de 200.000. Los apologistas españoles más contemporáneos admiten la disminución y la relacionan *inter alia* con un impacto indefinido debido al contacto con una raza superior. Una posición extrema asume B. W. Diffie, en *Latin American Civilisation: Colonial Period* (Harrisburg, 1945), 179-181 –«la población del imperio de Moctezuma no habría llegado al millón de personas» [*Civilisation*]–.

   Rosenblat es quien con más vehemencia defiende la cifra inicial baja; estos cálculos salieron a la luz en 1935 y en formato de libro en *La Población Indígena de América desde 1492 hasta la Actualidad* (Buenos Aires, 1945), reimpreso, con documentación actualizada, en *La Población Indígena y el Mestizaje en América 1492-1950* (Buenos Aires, 1950), y se mantuvo invariable en su crítica de la «Escuela de Berkeley», *La Población de América: viejos y nuevos cálculos* (México, 1967). Cabe destacar que no es ni indebidamente retórica ni chauvinista. Compárese con la obra de W. Borah, *La Demografía Histórica de la América* (Bogotá, 1972), y la de P. Chaunu, *Conquête et Exploitation des Nouveaux Mondes* (París, 1969), 378-383 [*Conquête*].

7 W. Borah y S. F. Cook, *The Population of Central Mexico in 1548*, *The Indian Population of Central Mexico 1531-1610*, *The Aboriginal Population of Central Mexico on the Eve of the Spanish Conquest* (Berkeley, 1960, 1960, 1963); consúltense sobre todo 2-7, 24-34, 41-44 de esta última para ver las listas pictográficas de tributos, ilustradas en la Lámina VIII de C. Gibson, *The Aztecs under Spanish Rule* (Stanford, 1964) [*Aztecs*]. Consultar también el trabajo de Borah-Cook «La Despoblación del México Central en el siglo XVI», *Hist. Mexicana* 12, 1962-63, 1-12. Aunque tomemos las estimaciones inferiores de S. F. Cook y L. B. Simpson, en *The Population of Central Mexico in the Sixteenth Century* (Berkeley, 1948) –11.000.000 en 1519,

2.014.000 en 1607– es todavía un genocidio a gran escala. Se pueden conocer los detalles de la despoblación y gradual recuperación en muchas localidades después de 1630-50 en la obra de P. Gerhard, *A Guide to the Historical Geography of New Spain* (Cambridge, 1972). Aparece un incisivo análisis sobre la disminución en el ámbito mundial en la introducción de M. J. MacLeod, «The War of the Worlds», a su obra *Spanish Central America: A Socioeconomic History, 1520-1720*, 1-20 [*Central America*].

8 W. Borah, «America as Model: The Demographic Impact of European Expansion upon the Non-European World», *Actas y Memorias del XXXV Congreso Internacional de Americanistas* Vol. III (México, 1964), 379-387 en 387 (también como reimpresión Nº 292 de Berkeley).

9 El maya Chilam Balam de Chumayel, citado en Wachtel, *Vaincus*, 59; no obstante (en 48, nota 1) los blancos también son hijos del Sol.

10 Incluidas, por ejemplo, las obras de Lynch, *Habsburgs*, II. 213, o de E. Romero, *Historia Ecónomica del Perú* (Buenos Aires, 1949), 97, [*Perú*]; pero L. A. Sánchez, en *Historia General de América* (Santiago, 1970), I. 135 cita 8.000.000 [*América*].

11 Chaunu, 1.110; Wachtel, *Vaincus*, 138-152, 307, 333 (gráf). Otra estimación de D. N. Cook (1970) es 6.000.000 en 1531 (Lynch, *Habsburgs*, II. 213), pero más recientemente aporta la cifra 2.738.000 en 1530, «sin duda una revitalización del criterio conservador» (no visto, pero citado de la reseña que aparece en *HAHR* 56, 1976, 297-299).

12 Lynch, *Habsburgs*, II. 201, 213. Hay una importante reseña de la cuestión en la obra de M. Mörner, «Spanish Migration to the New World prior to 1810», en el trabajo de F. Chiappelli (ed.), *First Images of America* (Berkeley, 1976), II. 737-782.

13 J. Vicens Vives, *An Economic History of Spain* (Princeton, 1969), 318 [*Spain*]. For New Spain, F. Chevalier, *Land and Society in Colonial Mexico* (Berkeley, 1963), secciones sobre «The Land Grabbers» y «Settlers' Encroachments», 135-146 y 207-220 [*Land and Society*]. Véase también, de MacLeod, *Central America*, 125-126.

14 Compárese con la «asignación» de convictos en la bahía de Botany.

15 Este análisis se basa principalmente en la obra de W. Borah, *New Spain's Century of Depression* (Berkeley, 1951), 32-42 [*Depression*]; C. H. Haring, *The Spanish Empire in America* (Nueva York, 1963, ed. original 1947), 42-63, 240-242 [*Spanish Empire*]; Lynch, *Habsburgs*, II. 209-211; J. H. Parry, *The Spanish Seaborne Empire* (Harmondsworth, 1973), 210-213 [*Seaborne Empire*]; L. B. Simpson, «Mexico's Forgotten Century», *Pac. Hist. Rev.* 22, 1953, 113-121. Aparecen comentarios tangenciales interesantes en la obra de Vicens Vives, *Spain*, 317-321, y en la de Sánchez, *América*, I. 333-343, y algunos muy pertinentes, sobre los aspectos previos y posteriores a la Conquista, en la obra de S. J. y B. H. Stein, *The Colonial Heritage of Latin America* (Nueva York, 1970), 28-53 –milagro de concisión y estímulo–.

16 Vicens Vives, *Spain*, 317. Las notables excepciones de Costa Rica y Antioquía, aparecen en la obra de P. E. James, *Latin America* (Nueva York, [1942]), 100-105, 706-717; véanse los capítulos relevantes de este libro, en el que aparece el contexto geográfico de las regiones aquí mencionadas.

17 G. B. Masefield, «Crops and Livestock», in *The Cambridge Economic History of Europe* IV, 1967, 275-301 en 275 [*Cambridge EHE*].

18 D. Pérez, *Historia de la Colonización Española en América* (Madrid, 1947), 158-159 [*Colonización*]; Haring, *Spanish Empire*, 235-238.

19 W. Borah, *Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru* (Berkeley, 1954), 10-18, 37-62, 84-86 [*Early Trade*].

20 Véanse las obras de Chaunu, 741-744; Haring, *Spanish Empire*, 237-238; Madariaga, *Rise*, 58; pero sobre todo la de W. Borah, *Silk-Raising in Colonial Mexico* (Berkeley, 1943), *passim*.

21 Pérez, *Colonización*, 197-199; compárese con Chaunu, 787-788; Lynch, *Habsburgs*, II. 207-209; Vincens Vives, *Spain*, 353. Acerca de la relación entre las minas y la agricultura, ver las observaciones de Humboldt citadas en el trabajo de C. Prieto, *Mining in the New World* (Nueva York, 1973), 65-67 [*Mining*], y las de Chevalier, *Land and Society*, 102-107 y 154-155, la última, referida a un caso específico de un gobernador de Nueva Galicia que tenía «grandes rebaños, huertos, un viñedo, un sistema de regadío y cuatro hornos de fundición de plata con sus montones de carbón».

22 Chaunu, 772-773, 848-858, 885-892; Ramos, *Minería*, 225; MacLeod, *Central America*, 68-95, 274-275; sobre la competencia de Guayaquil 146, 152; sobre el añil 176-186.

23 Borah, *Early Trade*, 34-35, 65-66; Chaunu, 1.071-1.074, 1.083-1.090; Lynch, *Habsburgs*, II. 198-199; Ramos, *Minería*, 215. MacLeod, *Central America*, 160-163, acerca de los intentos de desviar el comercio de tránsito de Panamá hacia puertos nicaragüenses u hondureños, sobre todo Realejo. Los recursos para la construcción naval en Guayaquil aparecen descritos detalladamente en el trabajo de G. Lohmann Villena, «La Marina Mercante», en *Historia Marítima del Perú* (Lima, 1974-75), IV. 213-369 exactamente en 215.

24 S. Zavala, *El Mundo Americano en la Época Colonial* (México, 1957), I. 15 [*Mundo Americano*]; Ramos, *Minería*, 214.

25 J. Lockhart, *Spanish Peru 1532-1560* (Madison, 1968), 186, 198; véase 125 para saber acerca de las zonas hortícolas, desdeñadas por los españoles y en gran medida en manos de los peruanos [*Peru*].

26 Las fechas y otros detalles en el trabajo de Romero, *Perú*, 98, 117-127; nos narra la deliciosa historia de dos o tres de los primeros retoños de olivo supervivientes, traídos con infinito cuidado desde Sevilla y custodiados por negros y perros, que fueron robadas y aparecieron en Chile. Otros puntos en Chaunu, 1.094-1.097; Lynch, *Habsburgs*, II. 215-228; Pérez, *Colonización*, 163; Ramos, *Minería*, 216-220.

27 Para saber acerca de las actividades de los jesuitas en Nueva España, Diffie, *Civilisation*, 385-386; Chevalier, *Land and Society*, 239-250; en Chile, Galdames, *Chile*, 103, 121-122.

28 Thomas Gage, *The English-American* (1648; ed. A. P. Newton, Londres, 1928), 45 –se refiere a Nueva España, pero podría aplicarse a *a fortiori* a Perú–. Gage, un dominico inglés que se pasó a los puritanos, fue un bribón que traicionó a sus viejos compañeros causando su muerte, pero era un dinámico corresponsal, cuyo inapreciable valor radica en que da una visión no española de la vida en Nueva España y Guatemala.

29 Haring, *Spanish Empire*, 236-237; Ramos, *Minería*, 236-237; Vicens Vives, *Spain*, 394.

30 James, *Latin America*, 229. Chaunu, 139-142, 1.171-1.175, ofrece algunas observaciones agudas sobre Chile como la más remota de las fronteras, pero con un raro talante moralizante, casi como Toynbee cuando condena a los esquimales por vivir de la forma en que tenían que hacerlo.

31 Galdames, *Chile*, 57-58, 72-74.

32 Pérez, *Colonización*, 199-200; Lockhart, *Peru*, 122; A. de Ovalle SJ, *Histórica Relación del Reino de Chile* (Roma, 1646), citado de la obra «Antología» editada por R. Silva Castro (Santiago, 1961), 37-41. La concisión no es generalmente el punto fuerte de los escritores españoles de los siglos XVI y XVII, y en cuanto a volumen (503 páginas del Santiago completo en la edición de Santiago de 1967) la relación puede ser tediosa; pero en extracto el buen Padre (n. Santiago 1601, f. Lima 1651 de regreso a casa desde Europa) es irresistible por su placer ingenuo en casi todos los momentos y su estilo espectacular y fresco. En cuanto a qué tipo de pez podría ser el *róbalo*, no me pregunten: los diccionarios dicen *bass, sea-bass, bream, haddock, seapike, snook y labrax*★. De todas formas, un pez raro.

★N. Trad: En inglés en el original; puesto que «róbalo» es un término español, esa duda no se extiende a esta traducción.

33 Lockhart, *Peru*, 103; véanse sus listados de artesanos en 243 (Tabla 5) y las notas sobre los artesanos cualificados, 126-127.

34 Braudel, *Méditerranée*, 400; Haring, *Spanish Empire*, 60-61, 66, 242-244; Pérez, *Colonización*, 190-191; Romero, *Perú*, 131-132. Para saber acerca de los obrajes propiamente y sus productos, consúltese la obra de R. D. Hussey, «Colonial Economic Life», en el trabajo de A. C. Wilgus (ed.), *Colonial Hispanic America* (Washington, 1936), 305-32 en 322-323 [«Economic Life»]; Chaunu, *Conquête*, 306; Diffie, *Civilisation*, 386-392; Ramos, *Minería*, 215-224; Pérez, 193-199; Romero, 130-147.

35 De P. Guzmán-Rivas, «Reciprocal Geographical Influences of the Trans-Pacific Galleon Trade» (tesis doctoral, Univ. de Texas, 1960), 37-50; no se trataba de un mercado de esclavos sistemático. Sin embargo, según la ley, muchos indios quedaron casi atrapados de por vida en los obrajes –Gibson, *Aztecs*, 243-247–. Para saber acerca de corregidores y caciques, consúltese de Haring, su trabajo *Spanish Empire*, 57, 67, 132-133; Lockhart, *Peru*, 209. Su corrupta tiranía constituye aún un tema importante en el trabajo de J. Juan y A. de Ulloa, *Noticias Secretas de América*, escrito a mediados del siglo XVIII, pero que no fue publicade hasta 1826, en Londres. Aunque fuera publicado como parte de una campaña publicitaria a favor de la independencia americana, la autenticidad de *Noticias* es aceptada incluso por Madariaga (*Rise*, 391). Compárese con el trabajo de Diffie, *Civilisation*, 389, 468 –el más importante ya que ve la mayoría de las cosas de *couleur de rose*– y de R. Donoso, «Autenticidad de las Noticias Secretas de América», *Rev. Chilena de Historia y Gegrafía* 138, 1970, 17-39.

36 W. R. Ambrose, «3,000 Years of Trade in New Guinea Obsidian», *Nature* 237, Nº 5349, 1972, 31-33 –se transportó obsidiana desde Nueva Bretaña hasta Santa Cruz alrededor del 1000 a.C–. La distancia total es de 2.000 km con un tramo de 450 km sobre mar abierto, y las cantidades sugieren el intercambio, no la pérdida esporádica (comunicación personal).

37 Incluían un túnel entre 5 y 6 km de largo y entre 3 y 4 metros de sección– H. H. Bancroft, *History of Mexico* (San Francisco, 1883-86), III. 7-11, 85-91 [*Mexico*]–. Pero en un punto se estrechaba casi un metro por ambos lados –Gibson, *Aztecs*, 236-243–.

38 Hussey, «Economic Life», 319; Gage, *The English-American*, 125-136 –uno de sus más vívidos pasajes–; Prieto, *Mining* 68-69; Borah, *Early Trade*, 25-28; Chaunu, 713-719, sobre el Camino de Castilla entre México y Veracruz.

39 A. P. Whitaker, *The Huancavelica Mercury Mine* (Cambridge [Mass.], 1941), 105 nota 21 [*Huancavelica*].

40 La fuente clásica es la obra de E. J. Hamilton, *American Treasure and the Price Revolution in Spain, 1501-1650* (Cambridge [Mass.], 1934), concretamente 32-46 [*Treasure*]. Aparecen buenos resúmenes en el trabajo de Chaunu, *Conquête*, 302-315; Lynch, *Habsburgs*, II. 204-209, 212-214; J. H. Elliot, *Imperial Spain 1469-1716* (Londres 1963), 174-188; comentarios en *Spain*, 322-324, 377-379 de Vicens Vives. Recientemente, sin embargo, Álvaro Jara, en su *Tres Ensayos sobre Economía Minera Hispanoamericana* (Santiago, 1966), ha utilizado los archivos peruanos y sevillanos para revisar las cifras de Hamilton a la alza; también retrasa el predominio de la plata sobre el oro hasta la década de 1560 –26, 52 (tabla), 96-100, 103-106 [*Tres Ensayos*]–. Compárese también con el trabajo de P. Chaunu, *L'Amérique et les Amériques* (París, 1964), 95 sigs.

41 D. A. Brading y H. E. Cross, «Colonial Silver Mining: Mexico and Peru», *HAHR* 52, 1972, 545-579 en 568-571 y 579 –un papel importante–.

42 Vicens Vives, *Spain*, 323.

43 Braudel en 1949 (*Méditerranée*, 400-401) parece apoyar el criterio de la triplicación de la plata; pero en 1967, él y F. Spooner indican un aumento de un cincuenta por ciento –«Prices in Europe from 1450 to 1750» en *Cambridge EHE*,IV.378-486 en 445-450 [«Prices»]–. Compárese también con el trabajo de Braudel, «European Expansion and Capitalism, 1450-

1650» en J. L. Blau (editor), *Chapters in Western Civilisation* (Nueva York, 1961), I.245-284 en 260-263 [«Expansion»].

44 Bancroft, *Mexico*, II. 31-2; Prieto, *Mining*, 21 y la larga cita de Humboldt en 34-36. Para el canon de la plata, F. L. de Gómara, *Historia de la Conquista de México* (1552; editado por J. Ramírez Cabanos, México, 1943), II. 114-115 [*Conquista*]. El estudio general sobre la minería colonial parece ser el trabajo de M. Bargalló, *La minería y la metalurgía en la América Española durante la época colonial* (México, 1955) [*La minería*], y sus referencias a los metales no preciosos (excluido el mercurio) son superficiales –77, 213-215, 295-296, 302-303–.

45 Chaunu, *Conquête*, 303; para la expansión de la minería, Chevalier, *Land and Society*, 38-42.

46 Whitaker, *Huancavelica*, 3. A pesar del valor de este libro, es superado por el trabajo de G. Lohmann Villena, *Las Minas de Huancavelica en los siglos XVI y XVII* (Sevilla, 1949) [*Las Minas*], que proporciona una gran cantidad de detalles sobre las increíblemente enredadas marañas legales y técnicas de las minas. De estas obras son las afirmaciones sin referencia a Huancavelica.

47 Chaunu, 1.112; Ramos, *Minería*, 240; Jara, *Tres Ensayos*, 70-73.

48 Todavía en uso, aunque para la fundición, igual que las minas de estaño y bismuto que han revivido Potosí –James, *Latin America*, 201–. Recogerlo era más fácil de lo que se podría imaginar, ya que un rebaño muy decentemente deposita todas sus heces en un lugar fijo –E. C. Rolls, *They All Ran Wild* (Sidney, 1969), 257-258–.

49 No hay duda de que el proceso se conocía como tal desde mucho antes de 1554 –véase de F. Spooner, *The International Economy and Monetary Movements in France, 1493-1725* (Cambridge [Mass.], 1972), 17-18 [*Movements*]– y Chaunu llama a Medina «sólo un difusor» (*Conquête*, 305); pero parece menospreciarlo. El asunto se analiza con mucha erudición en el trabajo de M. Bargalló, *La Amalgamación de los Minerales de Plata en Hispanoamérica Colonial* (México, 1969), 50-91 [*Amalgamación*]; véase también de A. Probert, «Bartolomé de Medina: The Patio Process and the Sixteenth Century Silver Crisis», *Jnl of the West* (Los Ángeles) 8, 1969, 90-124. Quizás Brading y Cross lo resumen imparcialmente al decir «fueron los españoles los que realizaron los experimentos que lo convirtieron en una realidad industrial» –«Colonial Silver», 552–.

50 Chaunu, 1.118, y 1.112-1.122 para discusión general; también el trabajo de Borah, *Early Trade*, 88-93, y de Brading y Cross, «Colonial Silver», *passim*. Para los efectos en Europa, Zavala, *Mundo Americano*, I. 43, 216.

51 Prieto, *Mining*, 79. Aunque Garcés era sin duda muy activo, las pocas referencias a él que hace Lohmann Villena, en *Las Minas*, sugieren que era menos importante que lo que Prieto da a entender. Véase también de Lohmann Villena, «Enrique Garcés...». *Anuario de Estados Americanos* (Sevilla) 5, 1948, 439-482; Bargalló, *La minería*, 77-79, 134-137, y *Amalgamación*, 162, 166-174.

52 Brading y Cross, «Colonial Silver», 561, 573-576. Peru sólo pagó el diezmo desde 1548 hasta 1554, luego el quinto hasta 1735 –Bargalló, *La minería*, 82–.

53 M. F. Lang, «New Spain's Mining Depression and the Supply of Quicksilver from Peru 1600-1700», *HAHR* 48, 1968, 632-641 en 637-639. Para un pequeño envío (200 quintales) desde China en 1612, véase Blair & Robertson, XVII. 237; pero la mayor parte del mercurio chino iba hacia Japón –VI.68–. Más podía haberse obtenido de China para Nueva Españan de no haber sido por el temor perverso de sumarse a la fuga de plata hacia ese país –P. J. Bakewell, *Silver Mining and Society in Colonial Mexico: Zacatecas 1546-1700* (Cambridge, 1971), 152-154 [*Silver Mining*]–.

54 Lohmann Villena, *Las Minas*, 173 (las cursivas son mías): «modorra» es una pesada somnolencia, pero el contexto significa «azogado». Compárese con la obra de Chaunu, 1.120-1.122;

Whitaker, *Huancavelica*, 19-21. Pérez en *Colonización* menciona los hospitales pero no la enfermedad provocada por el mercurio.

55 Las principales referencias en *Las Minas* son 169-177 (envenenamiento por mercurio, las explotaciones a cielo abierto), 189, 238, 258-288, 411-412; véase Bakewell, *Silver Mining*, 158-164. La historia posterior de la mina hasta su ruina final a mediados del siglo XIX es fascinante; véase, de Whitaker, *Huancavelica*, de la que se pueden extraer tres puntos principales: los minerales metalíferos encontrados en cualquier otro lugar siempre eran analizados por expertos de Huancavelica, y «declarados sin valor invariablemente» (50); después de 1794 más de dos tercios de la producción era aportada por los pallaqueadores indios, es decir, buscadores de oro, y «por tanto, la raza en cuyo interés la corte anteriormente había considerado abandonar la mina era ahora su principal apoyo» (74-75); y –una agradable repetición del primer punto (aspecto)– el informe final sobre el valor de Huancavelica se preparó para la *New Almaden Quicksilver Company* (californiana) (129, nota 190).

56 James, *Latin America*, 200-201.

57 Chaunu, 1.124-1.128. Aparece un análisis cuidadoso y objetivo, pero en definitiva condenatorio en el trabajo de A. Crespo Rodas, «La "Mita" de Potosí», *Rev. Histórica* (Lima) 22, 1955-56, 169-182. El comentario sobre la codicia se hizo en 1715 con relación a Huancavelica, pero es más aplicable a Potosí –Lohmann Villena, *Las Minas*, 209–.

58 L. Hanke, *Potosí: Boom Town Supreme* (La Haya, 1956), 1 [*Potosí*]; Chaunu, *Conquête*, 309-311; Lynch, *Habsburgs*, II. 218-219. Comparaciones europeas extraídas de K. F. Helleiner, «The Population of Europe...» *Cambridge EHE*, IV.1-95 en 81-83. Hay un buen relato sobre Potosí en J. A. Crow, *The Epic of Latin America* (Nueva York, 1946), 267-273, y uno excelente en G. B. Cobb, «Potosí, a South American Mining Frontier», en A. Ogden y E. Sluiter (editores), *Greater America* (Berkeley, 1945), 39-57.

59 Brading and Cross, «Colonial Silver», 553-554, 566-567; Hanke, *Potosí*, 15, 21 –se dice que el depósito de agua debe de haber sido de unos 6.000.000 de toneladas métricas antes de que la desastrosa ruptura de un dique en 1626 destruyera ciento veintiseis de las ciento trenta y dos chimeneas de mineral y matara a unas cuatro mil personas –Arzáns de Orsúa (ver nota 63 más adelante), II. 1-15, y de W. E. Rudolph, «The Lakes of Potosi», *Geogr. Rev.* 16, 1926, 529-554–.

60 G. B. Cobb, «Supply and Transportation for the Potosí Mines, 1545-1640», *HAHR* 29, 1949, 25-45.

61 R. N. Salaman, *The History and Social Influence of the Potato* (Cambridge, 1949), 40-41, 101-103. Con todo el respeto, no se puede seguir a Salaman en su aparente deducción (205-206) de que el éxito español en el dominio de los indios, con la ayuda de la patata, en cierto sentido haya inspirado a los ingleses en el dominio de los irlandeses con los mismos medios. Parece poco probable que el uso específico –el uso del chuño– pudiera haberse difundido entre los ingleses en el momento en cuestión; es muy racional la lógica que emplea el propio Salaman para explicar el gran cambio en los conservadores hábitos alimenticios que comportó la adopción de la patata; y atribuye a los ingleses jacobeos una bastante improbable incapacidad de previsión. Toda la idea es una ofensa contra la navaja de Occam; pero no deja de ser un libro espléndido.

62 Ramos, *Minería*, 241-242. Un quintal era equivalente a 40-45 kg.

63 La lista romántica la proporciona Prieto, en *Mining* 71-73 (véase también 31-34 para Potosí en general y 70-71 para la ruta del río de La Plata), y de Hanke, *Potosí*, 28-29, de la obra de Bartolomé Arzáns de Orsúa y Vela, *História de la Villa Imperial de Potosi* (Providence [Rhode Island], 1965), I.7-9, editada por L. Hanke y G. Mendoza en tres hojas espléndidas (clxxxv + 1.464 páginas) –¡qué desgracia que la vida sea demasiado corta como para poder hacer más

que hojearlas superficialmente! Su excelente sabor se puede evaluar por las veinte páginas de los títulos de sus capítulos traducidos por Hanke en *B. A. de O. y V's History of Potosí* (Providence, 1965), o mejor aun, en los fragmentos en R. C. Padden (editor) *Tales of Potosí* (Providence, 1975) –un derroche de violaciones, fugas, abducciones, duelos, riñas callejeras, fiestas religiosas e imperiales, galantería y galanteos, extraídos de un tabloide de millones de palabras que también contiene mucha información seria. A menudo lo raro y lo mundano se yuxtaponen: el Tomo IV Cap.13 se titula «Del castigo que Dios impuso a algunos indios sodomitas de esta ciudad, y de cómo en ese mismo año se descubrieron en las minas de su rica montaña admirables obras secretas de la naturaleza» –pero también contiene (I.131-132) un relato sobre el descubrimiento del mercurio en Huancavelica.

64 Para *Peruleiros* y *Peruleros* (a veces confundidos) véase de Lynch, *Habsburgs*, II. 59, 112, 187-188, 196.

65 Hanke, *Potosí*, 2-3; C. R. Boxer, *Salvador de Sá and the Struggle for Brazil and Angola* (Londres, 1952), 102-108. Al menos el Potosí había *construido* iglesias, a diferencia de la ciudad de Virginia de Mark Twain que tenía «una fábrica de *whisky* cada dieciseis pasos, media docena de cárceles, y se hablaba a veces de construir una iglesia» –escúchese de H. Holbrook, *Mark Twain To-Night*, Columbia OL 5440, Cara 1.

66 *Conquista*, II. 293-294; véase Chaunu, 33, y Lynch, *Habsburgs*, II. 200-201.

67 Brading y Cross, «Colonial Silver», 557-560, 564, 576-579; Chaunu, 786. En Chile los indios recibían una sexta parte del oro de aluvión producido (1559), pero se trataba de un pago colectivo –I. Wallerstein, *The Modern World-System* (Nueva York, 1974), 94 [*World-System*]–.

68 Chaunu, 756-759.

69 James, *Latin America*, 615-622, 643-645; sobre el abandono de Acapulco, W. L. Schurz, *The Manila Galleon* (Ed. Dutton, Nueva York, 1949), 74-76. Sobre la geopolítica, Chaunu, 789-790, 1062; Ramos, *Minería*, 157-159, 212.

70 Borah, *Early Trade*, 117-118.

71 *Royal Commentaries of the Incas*, trad. H.V. Livermore (Austin, 1966), II.645; véase 636-637 para un extraordinario panegírico sobre Pizarro y sus socios, que han enriquecido al mundo. Incidentalmente, Gómara mismo puede en cierto sentido haber anticipado en diez años la famosa enunciación de Jean Bodin de la teoría cuantitativa del dinero (1568), pero el trabajo del primero permaneció inédito hasta 1912. Otro español, Martin de Azpilcueta Navarro, publicó en 1556 un trabajo atribuyendo la inflación a la afluencia del metal precioso, pero Bodin fue el primero en desarrollar la idea sistemáticamente y en obtener gran reconocimiento por ello. Véase de Hamilton, *Treasure*, 292-293; de Braudel, *Méditerranée*, 398-399; de Lynch, *Habsburgs*, I.123-124; de Spooner, *Movements*, 88-90, y «The Economy of Europe 1559-1609» en *The New Cambridge Modern History*, III (1968) 14-43 en 18-19 [«Economy»].

72 El «largo» siglo XVI es considerado desde mediados del XV hasta la guerra de los Treinta Años; véase i.a., de Wallerstein, *World-System*, 67-69. Véase de Chaunu, VIII.2.1 (1959), 10, para una definición bombástica de «coyuntura», y compárese con la obra de Braudel y Spooner, «Prices», 438. El inicio de este ensayo resulta delicioso como comentario sobre la historia de la historia de los precios, y admirable sobre el valor y los valores. Un análisis mucho más claro sobre «coyuntura» que el de Chaunu se puede encontrar en el trabajo de F. Mauro, *L'Expansion Européenne (1600-1870)* (París, 1967), 301-316.

73 La tesis de Hamilton se expone en *Treasure*, 283-306 («Why Prices Rose»); se resumen varias críticas sobre ésta en el trabajo de Wallerstein, *World-System*, 70-84. El siguiente relato se basa en los pasajes relevantes en los trabajos ya citados de Braudel, Chaunu, Elliott, Lynch, Parry, Spooner, Wallerstein y Vicens Vives. Estos se traslapan y entrelazan, por lo que se podrían hacer varias citas sobre un único aspecto. Por tanto, las referencias que siguen son selectivas.

74 Spooner, «Economy», 22.

75 Braudel, *Méditerranée*, 374-376 –con detalles de algunas interceptaciones de contrabandos–.

76 Hamilton, *Treasure*, 33.

77 Según cálculo de los franceses de 1691, el veinticinco por ciento de las exportaciones «españolas» hacia las Indias eran de origen francés, el veintiuno por ciento genovesas, el diecinueve por ciento holandesas, el once de Flandes, el once inglesas, el siete con seis de Hamburgo y el tres con ocho por ciento españolas –Vicens Vives, *Spain*, 433; véase. Lynch, *Habsburgs*, II. 192–.

78 Parry, *Seaborne Empire*, 242-244; Spooner, «Economy», 26-27.

79 Sobre el valor de los Países Bajos para España, y el coste del «abastecimiento de Flandes», véase de Lynch, *Habsburgs*, I.144-146, 272-273, 294-295, 346-347; sobre el sistema de asiento, 131-134. Véase también de Braudel, *Méditerranée*, 375-398 y de Spooner, *Movements*, 26-27.

80 J. E. Neale, *Queen Elizabeth* (Londres, 1934), 181-183; J. A. Froude, *The Reign of Elizabeth* (Ed. Everyman), II. 471-477.

81 H. Holborn, *A History of Modern Germany: The Reformation* (Nueva York, 1959), 75.

82 C. H. Wilson, «Trade, Society and the State», en *Cambridge EHE*, IV. 487-575 en 494.

83 Hamilton, *Treasure*, 90-91, 289. Es curiosamente preciso: los gastos del ejército en la frontera portuguesa en 1641-42 fueron en un noventa y nueve con noventa y seis por ciento en vellón. Tras un fructífero intento de introducir el vellón en Nueva España en 1642, las necesidades de moneda fraccionaria de los indios se resolvieron, hasta el siglo XVII, mediante las semillas de cacao –Chevalier, *Land and Society*, 72, y E. J. Hamilton, *War and Prices in Spain 1651-1800* (Cambridge [Mass.], 1947), 72–; véase este trabajo para las vicisitudes del vellón y la deflación de 1680. Sobre el cargamento de cobre, Parry, *Seaborne Empire*, 245.

84 Todo esto del fascinante artículo de J. McMaster «Aventuras Asiáticas del Peso Mexicano», *Hist. Mexicana* 8, 1958-59, 372-399; véase de Spooner, *Movements*, 27-29, la mundial «red de la plata» y de O. Pantaleão, *A Penetração Comercial de Inglaterra na America Espanhola de 1713 a 1783* (São Paulo 1946), 273.

85 Lynch, *Habsburgs*, II. 177; sobre el tema general de esta sección, 180-200.

86 Lynch, *Habsburgs*, II. 222-224.

87 Chaunu, 758-759.

88 Admiral de Bañuelos y Carilla (1638) en Blair & Robertson, XXIX. 71.

89 P. Chaunu, *Les Philippines et le Pacifique des Ibériques* (París, 1960), 38-46, 268-269; véase J. Grau y Monfalcón, «Informatory Memorial» a la memoria de Felipe IV, en Blair & Robertson, XXVII. 55-212 en 167-168.

90 Lynch, *Habsburgs*, II. 225.

91 Ibid., II. 193.

92 MacLeod, *Central America*, 385-389. Mucho se ha escrito sobre la penetración del contrabando de los mercados latinoamericanos en el siglo XVIII, llegando en ocasiones a rozar el dominio, como en el excelente estudio de Olga Pantaleão citado anteriormente en la nota 84. Este tema se analizará en los últimos capítulos de este trabajo.

93 Ramos, *Minería*, 115-118.

94 Chaunu, *Conquête*, 277-278; véase 279-281 acerca de «le frein de poids moteur».

95 Este epigrama es citado a menudo; lo he tomado de la obra de Vicens Vives, *Spain*, 464.

## Notas del Capítulo 8

1 J. Vicens Vives, *An Economic History of Spain* (Princeton, 1969), 398-399 [*Spain*], hace referencia a los intereses genoveses y portugueses, franceses y holandeses, y además a «otra red, más oscura, pero no menos poderosa, entre los mismos mercaderes y los grandes magnates latifundistas andaluces» tales como el conde-duque Olivares y Medina Sidonia, la tía Sally de la marina popular inglesa, cuyo nombramiento para comandar la Armada, aunque un error, no fue en modo alguno la mera insensatez que a menudo se afirma o insinúa –para un cambio bienvenido al respecto, véase de W. Graham, *The Spanish Armadas* (Londres, 1972), 78-80–. Sobre los genoveses, véase de I. Wallerstein, *The Modern World-System* (Nueva York, 1974), 49-50, 168-169, 173, 215 [*World-System*]; F. Braudel, *La Méditerranée et le Monde méditerranéen a l'époque de Philippe II* (París, 1949), 395 [*Méditerranée*].

2 En su capítulo «Le "monopole" de la Péninsule du Sud», Pierre Chaunu señala que «el colapso político y económico de España en el siglo XVII no trajo consigo, como hubiera sido lógico según la absurda hipótesis de un capricho principesco, la desaparición de la "Carrera de Indias" sino su colonización interna por las colonias de factores extranjeros que vivían en Cádiz» –*Conquête et Exploitation des Nouveaux Mondes* (París, 1969), 245-276 en 268 [*Conquête*] –.

3 Sobre la Casa de la Coruña, véase F. de Solano, «Navíos y mercaderes en la ruta occidental de las especies (1519-1563)» in *A Viagem de Fernão de Magalhães e a Questão das Molucas* (Actas do II Colóquio Luso-Espanhol de História Ultramarina, Lisboa, 1975), 579-610 en 583-587, y J. Pérez de Tudela y Bueso, «La especería de Castilla...», ibid., 627-687 en 658-659, 681 [«La especería»]. Chaunu, 177-201 realiza un extenso análisis de las razones para el establecimiento del monopolio en Sevilla; repudia de un modo formal la tesis (convencionalmente inmoral) del determinismo geográfico, pero es tal su reducción de las opciones que resulta difícil diferenciarlo de esa posición. Consúltese también de J. H. Parry, *The Spanish Seaborne Empire* (Harmondsworth, 1973), 31-36, 110-114 [*Seaborne Empire*]; C. H. Haring, *Trade and Navigation between Spain and the Indies in the Time of the Hapsburgs* (Cambridge [Mass.], 1918), Cap. I-II *passim* [*Trade*]; Haring, *The Spanish Empire in America* (Nueva York, 1963, ed. original 1947), 194-304 [*Spanish Empire*]; J. Lynch, *Spain under the Habsburgs* (Oxford, 1964-69), I, 117-119, 151-155 [*Habsburgs*]. Se hacen algunas perspicaces observaciones sobre el sistema, y principalmente, sobre su perdurabilidad, en S. J. y B. N. Stein, *The Colonial Heritage of Latin America* (Nueva York, 1970), 46-53. [*Heritage*].

4 Vicens Vives, *Spain*, 437-438; J. H. Elliott, *Imperial Spain 1469-1716* (Londres, 1963), 173 [*Spain 1469-1716*]. El principal inconveniente de Cádiz era su vulnerabilidad a los ataques, como en la incursión de Essex de 1596, cuando fue capturado el propio presidente de la Casa de Contratación –A. L. Rowse, *The Expansion of Elizabethan England* (Ed. Cardinal, Londres, 1973), 323-326–.

5 Vicens Vives, *Spain*, 370-371; sobre la persistente crisis estructural del mercado americano, Chaunu, *Conquête*, 339.

6 Stein, *Heritage*, 46. Se hace un preciso relato, que incluye una interesante casi defensa del sistema, en el trabajo de E. W. Dahlgren, *Les Relations Commerciales et Maritimes entre La France et les Côtes de l'Océan Pacifique* (París, 1909), 1-50 pero en especial 4-5.

7 Las causas son sin duda complejas, pero incluyen las expulsiones de los judíos y conversos, entre los que se contaban los más progresistas empresarios y artesanos, y el extremadamente desigual favor oficial a la Mesta, el gremio de los criadores de ovejas. Posteriormente, los retrógrados impuestos, sobre todo la alcabala o impuestos sobre las ventas, y la gran inflación, que, en la medida en que provenía de las Indias, a la que primero y más fuertemente afectó fue a España, naturalmente, poniendo a la industria española en situación de desventaja res-

pecto de los otros países –véase i.a. el trabajo de Elliott, *Spain 1469-1715*, 179-181, 187-190; de Lynch, *Habsburgs*, I. 15-18, 119-121; de Vicens Vives, *Spain*, 241-257, 401–.

8 «... Los rutinarios procedimientos y la falta de imaginación de la administración española, quien habiendo establecido un sistema para trasladar las mercancías a América y recibir plata a cambio, permitió que los intereses extranjeros se infiltraran y sacaran partido de ello... », «barcos de escolta transportaban mercancías incluso en la boca de los cañones» –Vicens Vives, *Spain*, 399–. Esto último puede parecer una exageración pintoresca, pero hasta el creador del sistema de convoy, Menéndez de Ávila, aunque «imponía una disciplina férrea, hizo fortuna mediante el contrabando», y se informó de una nave insignia tan cargada que sus cañoneras inferiores se encontraban por debajo de la línea de flotación –Parry, *Seaborne Empire,* 122–. La consigna de la burocracia parece haber sido *Quis custodiet ipsos custodes?* –a menos que fuera una perversión de la ostentación de la Corona, *Plus Ultra*–.

9 Vicens Vives, *Spain*, 382-384; Braudel, *Méditerranée*, 375-397; véase Cap. 7 anterior.

10 Los tremendamente ingeniosos mapas y diagramas que aparecen en el Libro VII («Construction Graphique») de la obra de Chaunu, *Séville* son probablemente más ilustrativos para el historiador general que los detalles y tablas de los movimientos del comercio real en los Libros II-VI. Se pueden encontrar relatos más sucintos de las organizaciones de flotas y galeones en el trabajo de Haring, *Trade*, 201-230, y en *Spanish Empire*, 304-305; Parry, *Seaborne Empire*, 104-108, 120-122, 286-287, y Parry, «Colonial Development... I. America» en *The New Cambridge Modern History* III, 1968, 507-532 en 516-520.

11 Baptista Antonio [Juan Bautista Antonelli], «A relation of the ports, harbors, forts and cities in the west India... Anno 1587» en Hakluyt, VII. 109-127 [«relation»].

12 D. Francis, *The First Peninsular War 1702-1713* (Londres, 1975), 53-54; véase Parry, *Seaborne Empire*, 206; Lynch, *Habsburgs*, II.74-75, 174-177, 191; M. Lewis, *The Spanish Armada* (Ed. Pan, Londres, 1961), 88; P. Geyl, *The Netherlands in the Seventeenth Century 1609-1648* (Londres, 1961), 88 [*Netherlands*].

13 «Tierra Firme» fue el nombre que se dio a la masa territorial septentrional de América del Sur, aproximadamente lo que es hoy Colombia (con Panamá) y Venezuela, que hasta que fueron unidas en el virreinato de Nueva Granada en el siglo XVIII estaban adscritas a Perú y Nueva España. Tierra Firme fue el «territorio español no insular» original; el uso de este término para los mares adyacentes es secundario. Consúltense *The New Cambridge Modern History*, XIV (Atlas), 1970, 229-230, y *The Oxford English Dictionary*, en «Spanish».

14 D. R. Pérez, *Historia de la Colonización Española en América* (Madrid, 1947), 235 [*Colonización*].

15 G. Mack, *The Land Divided: A History of the Panama Canal and other Isthmian Canal Projects* (Nueva York, 1944), 239-241, 151-158 [*Land Divided*]; para una descripción moderna y de primera mano del terreno, véase el trabajo de D. Howarth, *The Golden Isthmus* (Londres, 1967), 11-14, 31-36.

16 R. D. Hussey, «Colonial Economic Life», en A. C. Wilgus (ed.), *Colonial Hispanic America* (Washington, 1936), 305-332 en 324-325 [«Economic Life»].

17 Véase el Cap. 3, y las notas que aparecen en éste. Se analizan los factores de ubicación y de otra índole con gran habilidad en Chaunu, 821-832, 869-889, mientras que el trabajo de Mack, *Land Divided*, presenta un inigualable y meticuloso tratamiento de todos los proyectos posibles e imposibles para el canal, además del Ferrocarril Eads para el transporte de los barcos.

18 M. J. MacLeod, *Spanish Central America: A Socioeconomic History 1520-1720* (Berkeley, 1973), 159-165 [*Central America*].

19 P. Nichols, *Sir Francis Drake Revived*, en J. Hampden (ed.), *Francis Drake Privateer* (Londres, 1972), 53-104 en 83; Chaunu, 916-921.

20 A. Galvano [Galvão], *The Discoveries of the World*, trad. R. Hakluyt, HS 1ª Ser. 30 (Londres, 1862), 180. La lista de Gómara sólo la conozco del trabajo de Mack, *Land Divided*, 42-43, y de Haring, *Trade*, 192 –en la que, sin embargo, aparece una errata en el español, así como una descripción descuidada de Galvão y su libro–.

21 Para estos primeros proyectos, consúltese de Mack, *Land Divided*, 40-46, y menciones más someras en el trabajo de Pérez, *Colonización*, 264, y en H. M. Stephens y H. E. Bolton (ed.), *The Pacific Ocean in History* (Nueva York, 1917), en 118-121 (R. J. Taussig) y 45-46 (R. Altamira).

22 Mack, *Land Divided*, 44-54; J. de Acosta SJ, *The Natural & Moral History of the Indies*, trad. C. R. Markham, HS 1ª Ser. 60 (Londres, 1880), 135-136; para una versión agradablemente confusa de la tradición, J. B. Bishop, *The Panama Gateway* (Nueva York, 1913), 29-30 [*Gateway*].

23 Mack, *Land Divided*, 53, 55; para otro testimonio de primera mano, Haring, *Trade*, 183 –un sacerdote que vivía en Tierra Firme lo llamó en 1640 «malissimo camino», el peor que hubiera visto jamás–.

24 Chaunu, 898, 901-908; y véase 684, 825. El capítulo completo «Panama, Isthme de Seville» (898-958) es una magnífica pieza de geografía histórica. No obstante, en 1526 Panamá había sido designada formalmente como terminal del comercio de especias (putativo); pero ello «sin duda sobrepasaba las posibilidades económicas del área ístmica», quedando pendiente el anclaje real de un barco que viniera de Asia hacia Panamá, lo que a su vez exigiría mucha más experiencia de la que se disponía en ese momento –Tudela y Bueso, «La especería», en Actas II en 679–.

25 ¡Aunque responsable por poco tiempo de todo lo que tenía que ver desde Nicaragua hasta el estrecho de Magallanes! Esta primera Audiencia se estableció en 1542, y tras algunas vicisitudes Panamá se convirtió en 1567 en una Presidencia, con su propia Audiencia, bajo el control de Perú –Haring, *Spanish Empire*, 83-84–.

26 Chaunu, 905-908.

27 Chaunu, 1.013-1.033; Antonelli, «relation», 110-115.

28 Antonelli, «relation», 116; Chaunu, 925-929; Parry, *Seaborne Empire*, 116.

29 Thomas Gage, *The English-American* (1648), ed. A. P. Newton (Londres, 1928), 367-369; Las admiraciones y quejas de Gage encuentran eco, en un lenguaje más exaltado, en el trabajo de J. Juan y A. de Ulloa, *Relación Histórica del Viaje a la América Meridional* (Madrid, 1748), I. 139-140. La estimación de doscientos dólares americanos la hizo J. A. Crow, en *The Epic of Latin America* (Nueva York. 1946), 180-181 –una vívida descripción de la feria–. La obra de A. C. Loosley, «The Puerto Bello Fairs», *HAHR* 13, 1933, 314-335, ofrece una larga lista de las mercancías intercambiadas.

30 Antonelli, «relation», 122; Gage, *English-American*, 364. La preferencia por la madera puede haberse debido al riesgo de seísmos y la falta de piedra buena en la región.

31 Es muy divertido, pero también instructivo, comparar las antiguas traducciones citadas en el trabajo de S. de Madariaga, *The Rise of the Spanish American Empire* (Londres, 1947), 114-115 [*Rise*] con las del de A. O. Exquemelin, *The Buccaneers of America*, trad. A. Broom (Harmondsworth, 1969), 197-198. Se dice en la introducción a ésta (en pág. 18) que es «la primera traducción precisa del holandés al inglés», y es bastante sobria comparada con la exuberancia de las versiones anteriores. Por otro lado, es absurda la objeción de J. B. Bishop (*Gateway*, 21) de que probablemente las ricas pinturas en Panamá sólo hayan existido en la imaginación de Exquemelin, porque sería absurdo pensar que las trajeran de España, a través de 4.000 millas de mar y un horrible camino de mulas, pues no hay razón terrena alguna para que no lo hicieran, y sí muchas divinas para hacerlo, por no mencionar a los artistas de México y Lima.

32 Haring, *Trade*, 188.

33 Chaunu, 910; Haring, *Trade*, 186-187; Gage, *English-American*, 365.

34 Chaunu, 950-953; Haring, *Trade*, 187.

35 W. Borah, *Early Colonial Trade and Navigation between Mexico and Peru* (Berkeley, 1954), 11-13, 67, 71-72 –una fuente básica para esta sección [*Early Trade*]–; el trabajo de D. Ramos, *Minería y Comercio Interprovincial en Hispanoamérica* (Univ. de Valladolid, s.f.), 212-213, se pierde el punto de vista de Borah sobre Grijalva, pero véase 151-159 para algunas opiniones generales interesantes. Consúltese también Chaunu, 757.

36 J. Lockhart, *Spanish Peru 1532-1560* (Madison, 1968), 117 [*Peru*]; H. Morton, *The Wind Commands: Sailors and Sailing Ships in the Pacific* (Vancouver, 1975), 191-192, ofrece algunos ejemplos extremos de la dificultad para salir de la bahía.

37 Borah, *Early Trade*, 29-34, 63; Lockhart, *Peru*, 116-117, y 121-122 para un desafortunado viaje en 1550-51. Se dan algunos detalles sobre navegación en el trabajo de G. Lohmann Villena, *Historia Marítima del Perú*, Tomo IV (*Siglos XVII y XVIII*) (Lima, 1975) –véase Cap. II, «La Marina Mercante», 213-369 en 226-227 [*Hist. Marítima*]–.

38 J. Freizer, *A Voyage to the South Sea* (Londres, 1717), 193-194; véase D. Whittlesey, *The Earth and the State* (Nueva York, 1939), 437, 463-464, para los valores de ubicación de Valparaíso y El Callao. J. A. del Busto Duthurburu, en *Hist. Marítima*, Tomo III (*Siglo XVI: historia interna*) La Parte 1 aporta poco sobre El Callao (381-405) pero proporciona muchos detalles en el Cap. VIII, «Los Primeros Portos», 327-379.

39 A. Jara, «La flota del Mar del Sur... », en *Tres Ensayos sobre Economía Minera Hispanoamericana* (Santiago, 1966), 55-97, en 74-77 [*Tres Ensayos*]. Este ensayo aparece también en *Les Grandes Voies Maritimes dans le Monde XV^e-XIX^e siècles* (París, 1965), 247-275; este libro es difícil de encontrar, incluso en Berkeley, como cualquier obra del siglo XVII; no fue, como sugieren la mayoría de referencias, escrito o editado sólo por Jara, sino también por M. Mollat. Fue publicado por SEVPEN para la *École Pratique des Hautes Études*.

40 Para este párrafo y el próximo, véase Borah, *Early Trade*, 63-69; Chaunu, 1.104-1.110; Lockhart, *Peru*, 114-134; Lohmann Villena en *Hist. Marítima*, IV.215-218, 227-230.

41 Haring, *Trade*, 261.

42 Borah, *Early Trade*, 85-87. Sería no obstante exagerado decir, como hace Borah, que los mercaderes «estaban realmente empeñados en la buhonería a larga distancia»; al fin y al cabo, si en un extremo contaban con una feria, parece ser que tuvieron bases fijas en Lima y factores seguros y agencias en otros lugares. Existe analogía con el tráfico clásico descrito en la obra de N. Steensgaard, *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century* (Chicago, 1974), 22-59; pero a mí me parece bastante somero.

43 Ramos, *Minería*, 247-248; véase 226 sobre «vías extralegales» y 234-235 sobre recursos ilícitos, tales como el vino peruano que entraba en Guatemala «con el pretexto de que era vinagre». Borah, *Early Trade*, 96-115, describe la red de impuestos y regulaciones.

44 Borah, *Early Trade*, 80-84, 117-118; Chaunu, 752-759.

45 Borah, *Early Trade*, 117-118; Lohmann Villena, en *Hist. Marítima*, IV. 318; Ramos, *Minería*, 227-230; Blair & Robertson, IV. 313-314, V. II, 30-31.

46 Lynch, *Habsburgs*, II. 187, 196.

47 Jara, *Tres Ensayos*, 69; véase 82-87 sobre la apertura de la ruta Chile-río de La Plata.

48 Pérez, *Colonización*, 212; Haring, *Spanish Empire*, 308-309; Lynch, *Habsburgs*, II.178-179; Ramos, *Minería*, 195-200; Romero, *Perú*, 177-178. El uso del estuario del Plata para quebrantar el monopolio alcanzó su máximo apogeo en el siglo XVIII: hay estudios completos

de S. Villalobos R., *Comercio y Contrabando en el Río de la Plata y Chile 1700-1811* (Buenos Aires, 1965), y Olga Pantaleão, *A Penetração Comercial de Inglaterra na America Espanhola del 1713 a 1783* (São Paulo, 1946). La analogía de S. E. Morison de Montreal y Quebec supeditadas a Nueva York para una salida es entretenida, pero pasa por alto las diferencias de los verdaderos factores de ubicación –sobre todo en lo que respecta a los vientos, un increíble fallo para el almirante– y tiene poco que ver con la cuestión –*The European Discovery of America: The Southern Voyages 1492-1616* (Nueva York, 1974), 581–.

49 La detallada historia del fin del comercio Nueva España-Perú aparece en el trabajo de Borah, *Early Trade*, 116-127. Los decretos están en Blair & Robertson, XVII. 27-52. Mucho puntos dimanan del largo memorial en «Reforms needed in the Philippines» (1620) de Hernando de los Ríos Coronel, procurador-general para Manila en Madrid, ibid. XVIII. 290-342. Ramos, en *Minería*, 230-235, trae a colación la amenaza de la monopsonia; hay otros detalles en Lohmann Villena, *Hist. Marítima*, IV. 314-318, y se torna extremadamente difícil, incluso para Ramos, discernir ese Mercado común en el que «La defensa del consumidor es la única ley» (*Minería*, 117-118, 229).

50 El «Informatory memorial» de Grau y Monfalcón de 1637, Blair & Robertson, XXVII. 55-214 en 165 [Grau, «Memorial»], y el «Informatory decree», XXX. 97-101 en 101. La sección «Justification of the maintenance of the Philipinas Islands and their commerce» de Grau, XXX. 25-81, está dirigida al obispo Palafox y añade algunos puntos.

51 El debate de 1644 aparece en la obra *Relacion* editada junto con la narración del manuscrito de Prado relativo a su viaje a través del estrecho de Torres, en la Biblioteca Mitchell, Sidney, documento 3-9A, S. 1/73. Para los decretos de 1706 y 1779, véase de W. L. Schurz, *The Manila Galleon* (Ed. Dutton, Nueva York, 1959), 366-370, 381-382 [*Galleon*]; pero Puerto del Marqués está al sudeste, no al norte de Acapulco –véase de W. Dampier, *A New Voyage Round the World* (1697) (Ed. Dover, Nueva York, 1968), 170-172 y el mapa 26–. Entre 1711 y 1715 al menos siete barcos de Perú, con cacao, aguardiente, y vino, fueron embargados en el puerto de Acapulco –N. P. Cushner SJ, *Spain in the Philippines* (Quezón, 1971), 136-137 [*Spain*]–. Para el comercio licenciado ocasional, véase de G. Lohmann Villena, *Las Minas de Huancavelica* (Sevilla, 1949), 431.

52 MacLeod, *Central America*, 165-170, incluido el increíble relato del Galeón que se pasó de Acapulco e hizo escala en el golfo de Fonseca.

53 Wallerstein, *World-System*, 335; Anthonio van Diemen (1640), citado de la obra de Geyl, *Netherlands*, 186. Al señalar que «España renunció al Galeón de Manila», supuestamente *c.*1640, Wallerstein debe de haber leído mal su fuente. P. Chaunu, «Le galion de Manille», *Annales Economies Sociétés Civilisations* 6, 1951, 447-462 [«galion»].

54 Chaunu, *Philippines*, 22.

55 Epígrafe para Fr Francisco Colin SJ, *Labor evangelica...* (Madrid, 1663), el mismo epígrafe para Chaunu, *Philippines*.

56 T. A. Agoncillo, *A Short History of the Philippines* (Nueva York, 1969), 21-22, 45-46; K. Lightfoot, *The Philippines* (Londres, 1974), 49-50; G. F. Zaide, *The Philippines since Pre-Spanish Times* (Manila, 1949), 410-427, 438-439 [*Philippines*].

57 Zaide, *Philippines*, 203, 229.

58 A. De Morga, *Sucesos de las Islas Filipinas* (1609), trad. y ed. J. S. Cummins, HS 2ª Ser. 140 (Cambridge, 1971), 261, 308, 310 [*Sucesos*]; Grau, «memorial», 79-80, 198-201; Schurz, *Galleon*, 44-49. Para el contrabando de especias desde las Molucas por los portugueses y sangleyes, Blair & Robertson, XI. 207; la información sobre el tabaco se la debo a Cushner, *Spain*, 202-203, y una etiqueta de control de La Flor de Isabela, Inc., Manila. El mecanismo del comercio en Manila se describe más arriba, Cap. 6.

59 Schurz, *Galleon*, 31-33; Morga, *Sucesos*, 305-306, 308-309.

60 P. Guzmán-Rivas, «Reciprocal Geographical Influences of the Trans-Pacific Galleon Trade» (tesis doctoral, Univ. de Texas, 1960), 59 [Influences]; Schurz, *Galleon*, 275; Chaunu, «galion», 458; Blair & Robertson, XXIV. 286-288, para el carácter y la importancia del comercio japonés.

61 Guzmán-Rivas, «Influences», 244-258.

62 Ibid., 37-53, 99-107, 119-44, 196-208. La queja acerca de la tuba está en un informe sobre construcción naviera (1619) en Blair & Robertson, XVIII. 169-185; en 1671 los habitantes de Colima pidieron una licencia para fabricar tuba, descrita como muy inocua –«Influences», 104. Para el tratamiento de los marinos indios, cuyos detalles darían para «llenar muchas páginas», Ríos Coronel en Blair & Robertson, XVIII. 299-300.

63 Schurz, *Galleon*, 371-384, cita vívidas estampas de Acapulco procedentes de una diversidad de viajeros; véase también de M. Carrera Stampa, «Las Ferias Novohispanas», *Hist. Mexicana* 2, 1952-53, en 329-334.

64 J. H. Parry, «Transport and Trade Routes», en *The Cambridge Economic History of Europe* III (1967) 155-222 en 210 [«Transport»].

65 Blair & Robertson, XVIII. 228.

66 Para los comienzos de la expansión holandesa, B. H. M. Vlekke, *Nusantara: A History of Indonesia* (ed. rev., La Haya, 1959), 101-109; G. Masselman, *The Cradle of Colonialism* (New Haven, 1963), 62-105 [*Colonialism*]; C. R. Boxer, *The Dutch Seaborne Empire 1600-1800* (Harmondsworth, 1973), 21-26. También hubo muchas proclamaciones holandesas contra el comercio con el enemigo, sobre todo bajo el dominio de Leicester –tan ineficaz como las españolas–; véase de D. W. Davies, *A Primer of Dutch Seventeenth Century Trade* (La Haya, 1961), 25-28.

67 Masselman, *Colonialism*, 130-131, 141-150; C. R. Boxer, *Fidalgos in the Far East 1550-1770* (La Haya, 1948), 50-51 [*Fidalgos*].

68 Chaunu, «galion», 458 y *Philippines*, 53, 152; Boxer, *Fidalgos*, 68-69; A. R. Disney, «Ocaso del Comercio de la Pimienta», manuscrito inédito, Cap. 2 (citado por cortesía del autor). Las cifras de Chaunu para la entrada real de los barcos macaenses en Manila (*Philippines*, Serie 13) no parecen, a primera vista, confirmar su referencia a una «entrada masiva», pero los barcos portugueses debían de ser más largos que las embarcaciones chinas. Incluso tras la catástrofe de la expulsión de Japón, seguida por la pérdida (al menos oficialmente) del mercado de Manila después de 1640, los macaenses siguieron siendo empresarios activos; por ejemplo, su fundición de armas de Bocarro era la mejor de Oriente, y los traficantes de armas ingleses violaron el bloqueo holandés, llevando sus productos hasta Goa –Boxer, *Fidalgos*, 110, 113–. Para saber acerca del mercader y aventurero afincado en Macasar, Figueiredo, véase de C. R. Boxer, *Francisco Vieira de Figueiredo … 1624-1667* (La Haya, 1967).

69 Blair & Robertson, VII. 199-204 (carta desde Portugal, 1590); X. 190-197 (obispo de Nueva Segovia al rey, 17 de mayo de 1599).

70 Borah, *Early Trade*, 123; la cifra de 12.000.000 pesos la da Haring (*Trade*, 189) y la acepta Parry («Transport», 210); pero véase de Schurz, *Galleon*, 188-190; Chaunu, *Philippines*, 268-269; Grau, «memorial», 167-168, 171-176, que acumulativamente hacen esta cantidad muy improbable. Para la captura de Anson, R. Walters y B. Robins, *A Voyage round the World…* (1748), ed. G. Williams (Londres, 1974), 344, 393 –ya en la época de Anson, la producción de plata mexicana se había recuperado desde el siglo XVII–.

71 Chaunu, «galion», 459-461; Grau, «memorial», 152-157; Boxer, *Fidalgos*, 133-134.

72 Blair & Robertson, XVIII. 212-232 en 200 –Montesclaros en esta época (1612) era el virrey

de Perú, y lo había sido de Nueva España– un hombre con experiencia en eludir sugerencias inoportunas.

73 Schurz, *Galleon*, 187-188, 379-380; véanse las protestas de Grau, y las excusas, en «memorial», 167-168.

74 Blair & Robertson, XVIII. 194-203, XX. 131-132.

75 Hernando de los Ríos Coronel, «Memorial y Relación» para el rey (Madrid, 1621), Blair & Robertson, XIX. 187-298 en 235-255; Grau y Monfalcón, «Justificación» (1640), ibid. XXX. 25-81 en 28-47.

76 Blair & Robertson, XIV. 217, 231; XVIII. 57-64.

77 Chaunu, «galion», 460; Boxer, *Fidalgos*, 132-157; Blair & Robertson, XX. 129 (1621), XXII. 97-101 (1626). Los complejos vínculos y rivalidades son enfatizados en el artículo de Chaunu «Manille et Macao face à la conjoncture des XVI$^{e}$ et XVII$^{e}$ siècles», en *Annales Economies Sociétés Civilisations*, 1962 (no visto pero citado en F. Mauro, *L'Expansion Européenne (1600-1870)* [París, 1967], 303, 306).

78 Blair & Robertson, XXIII. 112, 114 (1630), XXIV. 218-220 (1632).

79 Blair & Robertson, XXVI. 269-290; cita del trabajo de Boxer, *Fidalgos*, 136-138.

80 C. R. Boxer, *The Great Ship from Amacon* (Lisboa, 1959), 18; Chaunu, «galion», 452.

## Notas del Capítulo 9

1 De D. B. Quinn, su trabajo «The Argument for the English Discovery of America between 1480 and 1494», *Geogr. Jnl* 127, 1961, 277-285, también en su *England and the Discovery of America 1481-1620* (Londres, 1973), 5-23 [*Discovery*]; J. A. Williamson, *The Cabot Voyages and Bristol Discovery under Henry VII*, HS 2ª Ser. 120 (Cambridge, 1962), 19-32, 187-189 [*Cabot Voyages*]. Se disputa la prioridad del Príncipe Madoc (1170 d.C.) y de todos modos era galés.

2 Thorne en R. Barlow, *A Brief Summe of Geography*, ed. E. G. R. Taylor, HS 2ª Ser. 69 (Londres, 1932) en xxviii [*Brief Summe*]; también en Hakluyt ,VIII. 44-45; sobre el viaje de Cabot, véase de S. E. Morison, *The European Discovery of America: The Southern Voyages A.D. 1492-1616* (Nueva York, 1974), 537-561 [*Southern Voyages*].

3 El pensamiento de Enrique VII y su evolución eran sutiles; véase de Williamson, *Cabot Voyages*, 50-53, 125-127, 132-133. Las estrechas relaciones de Bristol y las Azores son dignas de destacar.

4 Para evitar el traslapo y la repetición de las citas, hay que señalar que las afirmaciones objetivas no referenciadas en esta sección son del trabajo de E. G. R. Taylor, *Tudor Geography 1485-1583* (Londres, 1930), Cap. III y V-VII [*Geography*]; Taylor, «Early English Empire Building Projects in the Pacific Ocean, 1565-1585», *HAHR* 14, 1934, 295-306 [«Early Empire»]; J. A. Williamson, *The Ocean in English History* (Oxford, 1941), Cap. I-III [*Ocean*]; Williamson, *The Age of Drake* (2ª ed., Londres 1946), Cap. I-III [*Age of Drake*]. Encontramos un estimulante comentario político y cultural en la obra de A. L. Rowse, *The Expansion of Elizabethan England* (Ed. Cardinal, Londres, 1973) [*Expansion*]. Rowse se inclina en cierta medida hacia una interpretación más compleja de la tradición de los «Dogs of Devon» surgida a partir del *Westward Ho! de* Charles Kingsley (1855) y J. A. Froude's *English Seamen in the Sixteenth Century* (1895), en el que el capítulo sobre Drake resulta totalmente patriotero y bastante erróneo. También hay mucho material antecedente en la inmensa compilación (cccclxxvii +

5.720 páginas) de E. M. Tenison, *Elizabethan England… «In Relation to all Foreign Princes»* (Leamington Spa 1933-61) [*Elizabethan England*]; pero aunque parezca raro, a menos que se deba a un deseo inconsciente de evitar cuestiones de piratería, apenas encontramos una referencia a la circunnavegación de Drake en esta fascinante, altamente idiosincrática y muy valiente obra.

5 Véanse por ejemplo, las demasiado estrechas relaciones de John Hawkins con Pedro de Ponte, un sospechoso magnate de Tenerife, en el trabajo de A. Rumeu de Armas, *Los Viajes de John Hawkins a América, 1562-1595* (Sevilla, 1957), 87-106, 202, 218; y 36-48 acerca de la posición general [*Hawkins*].

6 Contrastar por ejemplo el trabajo de Rowse, *Expansion*, 192, y de Williamson, *Age of Drake*, 93, con el intento de minimizar los efectos políticos en el trabajo de K. R. Andrews, *Drake's Voyages: A Re-assessment of their Place in Elizabethan Maritime Expansion* (Londres, 1967), 28-30 [*Voyages*]. Pero para el importante aspecto puramente naval, véase de D. W. Waters, «The Elizabethan Navy and the Armada Campaign», *MM* 35, 1949, 90-138 en 95.

7 Éste es el trabajo de Barlow, *Brief Summe*, más que nada traducción de la obra de Juan de Encisco, *Suma de Geographia* (Sevilla, 1519), pero que añade los informes de primera mano de Barlow de la región del Paraná, y termina con una exhortación al descubrimiento del Norte. Para la disparatada idea de Northumberland, Taylor en *Brief Summe*, liv.

8 D. W. Waters, *The Art of Navigation in England in Elizabethan and Early Stuart Times* (Londres, 1958), 157, 220-225, 229 [*Navigation*].

9 E. G. R. Taylor, «The Northern Passages», en A. P. Newton (ed.), *The Great Age of Discovery* (Londres, 1932), 199-224 en 202-207. Para el posible origen de la legendaria Friseland y Estotiland y los disputados viajes a Zeni, véase su artículo «A Fourteenth Century Riddle –and its Solution–», *Geogr. Rev.* 54, 1964, 573-576; que resulta quizás un poco más convincente, por no decir bastante entretenido, como el relato de una expedición italo-escocesa del siglo XIV a Massachusetts en el trabajo de R. H. Ramsay, *No Longer on the Map* (Nueva York, 1972), 53-76. El trabajo de C. Miller, *The Silver Map of the World* (Londres, 1900), 49-67, es divertido y condenatorio.

10 R. Willes, «Certaine other reasons… to prove a passage by the Northwest», en Hakluyt V. 120-132 en 130; H. Gilbert, «A discourse… to prove a passage by the Northwest to Cathaia», ibid. 92-120 en 117 [«A discourse»]; el último también en el trabajo de D. B. Quinn (ed.), *The Voyages and Colonising Enterprises of Sir Humphrey Gilbert*, HS 2ª Ser. 83-84 (Londres, 1940), I. 129-165 [*Gilbert*].

11 Las distintas combinaciones se pueden entender rápidamente mirando los mapas en el trabajo de Williamson, *Age of Drake*, en 21, y en el de Taylor, *Geography*, en 80. Véase también el «Mapa general de 1566, hecho sólo a propósito de la declaración concreta de este descubrimiento», en el trabajo de Quinn, *Gilbert*, en I. 164.

12 J. B. Brebner, *The Explorers of North America 1492-1806* (Ed. Meridian, Cleveland, 1964), 25, 95-102.

13 E. Prestage, *The Portuguese Pioneers* (Londres, 1933), 187, 270-277, los Corte Real de las Azores; sobre el nombre «Trium fratrum», el trabajo de Taylor, *Geography*, 82. De los tres hermanos Cabot, Ludovico y Sancio eran «hombres desconocidos», completamente eclipsados por Sebastián (Williamson, *Cabot Voyages*, 114), aunque de los tres hermanos Corte Real sólo dos zarparon y perecieron en estas aguas.

14 H. R. Wagner, *Spanish Voyages to the Northwest Coast of America in the Sixteenth Century* (Ámsterdam, 1960, ed. original 1929), 53, 111, 138, 162; Wagner, «Apocryphal Voyages to the Northwest Coast of America», reimpr. de *Proc. of Amer. Antiquarian Soc.* (Worcester [Mass.], 1931); J. C. Beaglehole, *The Journals of Captain James Cook: III… 1776-1780*, HS Extra Ser.

36 (Cambridge, 1967), xxxvii-xlviii. P. Novo y Colson, *Sobre los Viajes Apócrifos de Juan de Fuca y de Lorenzo Ferrer Maldonado* (Madrid, 1881), ofrece documentación crítica sobre el último, y se plantean algunos puntos interesantes en la obra de H. H. Bancroft, *Retrospection Political and Personal* (3ª ed., Nueva York, 1915), 528-534; pero R. R. Owen, en su trabajo «The Myth of Anian», *Jnl Hist. of Ideas* 36, 1975, 135-138 añade poco o nada. Lamento no ver el trabajo de G. E. Nunn, *Origin of the Strait of Anian Concept* (Filadelfia, 1929). El nombre «Aniá(n)» lo utilizó Marco Polo para una región en el noreste de Asia, y «entró en la literatura» como el nombre del estrecho con Gastaldi en 1562; por extraño que parezca parece derivar de «Aniwa», el nombre japonés para el verdadero estrecho entre Sakhalin y la masa continental –Ramsay, *No Longer on the Map*, 150-151–.

15 D. M. Lebedev y V. I. Grekov, «Geographical Exploration by the Russians», en H. R. Friis (ed.), *The Pacific Basin: A History of Its Geographical Exploration* (Nueva York, 1967), 170-200 en 170.

16 Barlow, *Brief Summe*, 180-182; Grenville, citado en A. L. Rowse, *Sir Richard Grenville of the* "*Revenge*" (Londres, 1940), 80 [*Grenville*].

17 Gilbert, «A discourse», en 102, 110-111 en Hakluyt VIII. El nombre Sierra Nevada procede de confusos informes sobre la gran exploración del interior (1540-42) y se ubicó bastante al norte de la actual Sierra Nevada de California, como resulta del mapa de Gilbert de *c.* 1563. La fecha que se da a las conversaciones acerca de Urdaneta es 1568 («Un discurso» se redactó en 1566 pero no se imprimió hasta 1576), y evidentemente la historia fue tergiversada o malinterpretada; véase Quinn en *Gilbert*, 30-31. Para devolver el cumplido, los españoles de México llamaron al Paso, «El Estrecho del Inglés».

18 La referencia en el relato sobre Nueva España de Henry Hawks (Hakluyt, VI. 279-296 en 291) es demasiado breve y desagradable como para haber despertado alguna atracción, pero da la fecha definitiva del conocimiento inglés.

19 Rowse, *Grenville*, 88-105.

20 Zelia Nuttall (ed.), *New Light on Drake*, HS 2ª Ser. 34 (Londres, 1914), 9-10 [*New Light*]: «…Y después pasarían al estrecho y poblarían donde hallasen buena terra para poblar…». Oxenham afirma, convincentemente, haber visto el proyecto o un borrador de éste, y, partiendo del testimonio de su amigo cautivo John Butler, parece que no necesita haber hecho semejante admisión a menos que hubiera una razón para ello. En esos momentos el asentamiento español en Buenos Aires (1536) se había debilitado, pero Asunción siguió siendo un centro de dominio en la región de Paraná-río de La Plata, y Buenos Aires fue fundada nuevamente, y de manera permanente, en 1580.

21 Rowse, *Grenville*, 90.

22 He leído y vuelto a leer *The History of England* durante años, siempre con placer y en ocasiones sacando partido; pero hay que recordar que el tratamiento de Drake en *English Seamen* y en «England's Forgotten Worthies» es Froude en su peor momento. Se puede dudar de la virginal pureza de la actitud política de la reina Isabel (Rowse, *Grenville*, 108), pero ésta palidece ante la «simple majestuosidad» de Froude como término descriptivo del complejo y turbio juicio de Doughty –*Short Studies on Great Subjects* (Ed. Fontana, Londres, 1963), 175–. Para un comentario admirablemente incisivo, véanse *The Letters of Sir Walter Raleigh 1879-1922* (Londres, 1926), I. 263.

23 La biografía estándar es probablemente todavía la inmensa obra de Julian Corbett (924 páginas) *Drake and the Tudor Navy* (Londres, 1898), buen material aunque anticuado [*Drake*]; G. M. Thomson, *Sir Francis Drake* (Londres, 1972), es una buena biografía moderna [*Francis Drake*]. K. R. Andrews, *Drake's Voyages* es importante, mientras que el trabajo de J. Hampden (ed.), *Francis Drake Privateer* (Londres, 1972), es un volumen muy útil, que recrea el trabajo de

Hawkins, *Third Troublesome Voyage, Sir Francis Drake Revived* (1626, pero censurado por el propio Drake), y *The World Encompassed* (1628), así como los relatos de Cooke y Winter, con inteligentes comentarios [*Privateer*]. Estas obras aparecen con ortografía moderna; el original está en manos de N. M. Penzer (editor), *The World Encompassed and Analogous Contemporary Documents* (Londres, 1926), donde también están las importantes notas de Francis Fletcher y los relatos de Cooke, Cliffe, Nuño da Silva, Zárate, y San Juan de Antón –una compilación muy útil, aunque la «apreciación» de R. C. Temple es puro cuento [*World Encompassed*]–. Se presenta una variada iconografía en el trabajo de H. P. Kraus, *Sir Francis Drake: A Pictorial Biography* (Ámsterdam, 1970). Para la parte española, véase el trabajo de Nuttall *New Light*, que a pesar de algunas ingenuidades editoriales, es imprescindible para la circunnavegación, y de I. A. Wright, *Spanish Documents Concerning English Voyages to the Spanish Main 1569-80*, HS 2ª Ser. 71 (Londres, 1932), para Nombre de Dios en 1572-73 y para Oxenham [*Documents*].

24 Testimonio de Robert Barrett, dueño y señor del trabajo de Hawkins, *Jesus of Lubeck*, tomado en San Juan de Ulúa, incluída en el trabajo de Wright, *Documents*, 153-160; los documentos 22-29 de este volumen proporcionan la versión en inglés. Como señala la autora Wright en su Introducción (pág. 21), Hawkins en San Juan se enfrentó por primera vez, no a los colonos ni a oficiales de menor rango «cuyos intereses materiales y secretas intenciones eran compatibles con las suyas», sino a un virrey y a un capitán general. Para los detalles de río de la Hacha, J. A. Williamson, *Hawkins of Plymouth* (2ª ed., Londres, 1969), 96-99 [*Hawkins*].

25 Hampden, *Privateer*, 27, 53.

26 En abstracto, un comportamiento sin duda ruin; pero pese a toda la furia moral, cabe preguntarse si a la flota española en un puerto irlandés le hubiese ido mucho mejor; quizás peor, a juzgar por los acontecimientos en el año de la Armada, para lo cual se ha de consultar el trabajo de C. Falls, *Elizabeth's Irish Wars* (Londres, 1950), 163-167. Mucho peor según cualquier norma civilizada es el tratamiento de los prisioneros por la Inquisición, aunque el historial inglés en Irlanda en este apartado es alarmante, por ejemplo, la masacre de Rathlin, donde estuvo presente Drake, aunque es poco probable que haya participado (Falls, 116). Para los detalles del combate en San Juan, de Williamson, *Hawkins*, 135-147, y de R. Unwin, *The Defeat of John Hawkins* (Londres, 1960), 135-147; para una versión en español, Rumeu de Armas, *Hawkins*, 265-304.

27 Véase de Thomson, *Francis Drake*, 341-342, en cuanto a los reivindicadores de Puerto Faisán (llamado así «por la gran cantidad de aves de ese tipo»); se siente uno tentado de optar por el Puerto Escocés o la colonia de los escoceses en Darién (1698-1700), pero –como sucede con tantas de las localidades de Drake– la ubicación precisa debe dejarse como una interrogante abierta.

28 Para los relatos en español, Wright, *Documents*, 48-73. Todas las citas directas en esta sección proceden de su reimpresión (245-326) del tan vívido trabajo *Sir Francis Drake Revived*.

29 Pero «el capitán francés juntó sus manos, implorándole a nuestro capitán que le ayudara a conseguir un poco de agua, ya que lo único que llevaba con él era vino y sidra que habían mareado gravemente a sus hombres».

30 La frase es de William Paterson, citada en el trabajo de J. Preble, *The Lion in the North* (Harmondsworth, 1973), 281.

31 Williamson, *Age of Drake*, 133-144 en 134-135. Hay un breve relato de Lopez Vaz en Hakluyt, VIII. 155-159, pero ninguna fuente primaria inglesa excepto algunas referencias breves (véase de Quinn, *Gilbert*, 32, 169); las destituciones de Oxenham, Butler, y «Xerores» (Sherwell –véase de Rowse, *Grenville*, 109) están en el trabajo de Nuttall, *New Light*, 1-12, y los relatos en español en el trabajo de Wright, *Documents*, *passim*. La historia moral del amor de Oxenham por una dama española, idealizada por Kingsley en *Westward Ho!*, es puro cotilleo

–véase de J. A. Williamson (ed.), *The Observations of Sir Richard Hawkins* (1622), Londres 1933, 162-164 [Hawkins, *Observations*]–.

32 Wright, *Documents*, 118. La prueba española de las ofensas es demasiado seria y circunstancial como para pasarla por alto, y dice poco del sentido común de la partida.

33 Ibid., 112, 114, 128, 134.

34 Ibid., 232-234.

35 Ibid., 234-241; véase López Vaz en Hakluyt, VIII. 159.

36 Williamson en Hawkins, *Observations*, xxv; pero compárese con su *Age of Drake*, 134-135.

37 J. A. Froude, *The Reign of Elizabeth* (Ed. Everyman), IV. 327-328 –un pasaje de lo más hermoso–.

38 Aparte quizás de la de Penzer, la más exhaustiva compilación de textos, y sin duda el más detallado análisis, están en el trabajo de H. R. Wagner, *Sir Francis Drake's Voyage around the World* (Ámsterdam, 1969; ed. original 1926) [*Voyage*]. Como toda obra de Wagner, este volumen de 543 páginas es quizá pesado y pedante, pero tremendamente completo e inmensamente útil. L. Gibbs expresa una visión refrescante y realista de los motivos de Drake en su trabajo *The Silver Circle* (Londres, 1963). Todas las citas directas sobre la circunnavegación, a no ser que se indique lo contrario, proceden de los relatos en la obra de Penzer, *World Encompassed*.

39 El *locus classicus* para este debate es ahora «The Aims of Drake's Expedition of 1577-80», *Amer. Hist. Rev.* 73, 1968, 724-741, de K. R. Andrews, con la que tengo una deuda evidente [«Aims»]; véanse también los Cap. 3-4 en su obra *Voyages*, y de Hampden, *Privateer*, 107-121 (con la transcripción del Borrador del Plan).

40 *Age of Drake*, 145; véase Morison, *Southern Voyages*, 636: «Un oportunista…lo que haría si llegara [al Pacífico] dependería del viento, el tiempo, la suerte y las circunstancias».

41 Nuttall, *New Light*, lvi; hace una referencia delatora (xiv) a Drake como héroe de su niñez.

42 Wagner, *Voyage*, iii. Los nuevos datos de Taylor y sus opiniones al respecto están en *Geography*, 115-119; «John Dee, Drake and the Straits of Anian», *MM* 15, 1929, 125-130; «More Light on Drake», *MM* 16, 1930, 134-151 [«More Light»]; «The Missing Draft Project of Drake's Voyage of 1577-80», *Geogr. Jnl* 75, 1930, 46-47; «Early Empire» en 300-306.

43 Las citas directas son: Winter, en Taylor, «More Light», 151; Cliffe y Cooke, en Penzer, *World Encompassed*, 198, 150. Nuño da Silva también habla de un reencuentro entre los 30 y 31ºS, y no necesariamente debe ser desautorizado como un portugués ansioso de apaciguar a sus interrogadores en Nueva España. Incidentalmente, Winter leyó el viaje de Magallanes a su tripulación, «a la que al parecer le gustó mucho» –sin duda en una versión bien censurada–.

Mucho le debo al aliento de Eva Taylor al principio de mi carrera, pero me sigue dejando atónito que una señora tan aguda y realista se fíe del planteamiento de Winter.

44 Taylor, *Geography*, 115-119; Andrews, «Aims» en 738, y 732-733 para un argumento contundente contra las Molucas y la influencia de Dee, al menos hasta donde lo reinvindica Taylor.

45 Wagner, *Voyage*, 465.

46 Véase de Hampden, *Privateer*, 229, 231. Zárate dice que le mostraron una comisión, pero no hay pruebas de que supiera leer inglés; el relato de Nuño da Silva acerca (Nuttall, *New Light*, 378) de Drake presentando documentos en Puerto de San Julián no es ni claro ni decisivo. Lo que es, o debería ser, casi ciertamente decisivo es el argumento de W. Senior en su documento indebidamente olvidado «Drake at the Suit of John Doughty», *MM* 7, 1921, 191-197: la presentación de una comisión habría anulado el pleito de John Doughty al principio; no se presentó ninguna comisión, Doughty no fue procesado por un tecnicismo jurídico, pero fue encarcelado (para otros aspectos de esta despreciable asunto, Corbett, *Drake*, I. 340-343).

Como la reina Isabel era la responsable directa, supongo que puede decirse que legitimizó a Drake tras el hecho; pero esto está muy lejos de la invariable justeza caballeresca a la que devotos como Froude, Tenison, y Geoffrey Callender se aferran a pesar de la evidencia. Véase la divertida polémica entre Gregory Robinson y Callender en *MM* 7, 1921, como testimonio de los complicadísimos problemas que se buscan los devotos defensores de un Drake caballero intachable.

47 Es cierto que la historia procede del acerbamente hostil Cooke (Hampden, *Privateer*, 237); pero su indignante parcialidad es tan manifiesta y sincera que lleva consigo su propia rectificación. Tal y como afirma Corbett, «en su acaloramiento…hay cierta honradez que lo traiciona y lo hace caer en constantes admisiones» que no reconoció que favorecieran a su adversario (*Drake*, I. 233, 424-426). Es muy poco probable que Cooke se haya inventado, ni necesitara inventarse, ese argumento.

48 Andrews, «Aims», 749.

49 Tal y como demuestra su forma de aprovechar la acogida que le dieron los indios californianos, y su deseo (Penzer, *World Encompassed*, 38) de haber sido patrono para defender a los de Chile.

50 El trabajo de F. C. P. Naish, «The Mystery of the Tonnage and Dimensions of the *Pelican-Golden Hind*», *MM* 34, 1948, 42-45, resume: «El barco de 150 toneladas, el barco de 120 toneladas, y el barco de 100 toneladas eran diferentes formas de cálculo… un solo barco, el mismo». Hay otros documentos diferentes en *MM* acerca del tema, sobre todo en 1950-51. Algunos escritores afirman que había dos pinazas, *Benedict* y *Christopher*, pero parece que estos eran los dos nombres que se le daban a la misma embarcación. Zarparon el 15 de noviembre pero la tormenta las hizo retroceder, saliendo finalmente el 13 de diciembre.

51 Andrews, *Voyages*, 59-60; compárese con Williamson en Hawkins, *Observations*, liii.

52 Tenison, *Elizabethan England*, IV. 61-62 acerca de Doughty como hombre sobornado por España; la autora no da ningún indicio de prueba y la respuesta la dio mucho antes Corbett: la total ignorancia de la intención de Drake que mostró el embajador español, Mendoza, contradice su tesis. Por otro lado, su propia sugerencia de que Doughty era agente de Burghley es también una simple deducción, aunque planteada de manera mucho más responsable que la de Tenison –*Drake*, I. 266, 342-343–.

53 John, hermano de Drake, en Nuttall, *New Light*, 25.

54 Williamson, *Ocean*, 38-39.

55 Es agradable constatar que Fletcher y Cooke coinciden sutancialmente en la escena final. Mi uso de la frase de Cromwell «Stone dead hath no fellow» («a muertos y a idos no hay amigos») es independiente de lo que dice Gibbs en *The Silver Circle,* 47.

56 *Age of Drake*, 181.

57 Hay una traducción al inglés contemporáneo en la Biblioteca Británica; véase de E. G. R. Taylor, «The Dawn of Modern Navigation», *Jnl Inst. of Navigation* I, 1948, 283-289. Véase Wagner, *Voyages*, 34-41, y de R. Boulind, «Drake's Navigational Skills», *MM* 54, 1968, 349-371.

58 Andrews (*Voyages*, 69) asume esto como una clara evidencia de que Drake no tenía intención de buscar *Terra Australis*; sin embargo, Wagner (*Voyage*, 80) hace la observación de que Ortelius representa aquí la costa de *Terra Australis* yendo primero hacia el Suroeste y luego al Noreste, por lo que «se harían todos los esfuerzos para evitar ir en dirección sur o sudeste» por el temor a embarrancar. Una ignorada afirmación de Fletcher (en Penzer, *World Encompassed*, 30) podría tomarse como soporte de la tesis de *Terra Australis* –el aumento del frío hizo desistir a Drake «de adentrarse más en dirección del polo antártico»–. Pero esto resulta demasiado insustancial.

59 Fletcher, en Penzer, *World Encompased*, 133; *more suo*, saca una compasiva conclusión. Por supuesto que no es cierto que el *Marigold* naufragara de forma tan dramática e inmediata como insinúa Fletcher (por cuestión de moral me temo); Cavendish en 1587 vio en el Estrecho restos de un naufragio «que creímos que fuera una barca llamada John Thomas» (Hakluyt, VIII. 213), y John Thomas era el capitán del *Marigold*. Wagner (*Voyage*, 81) sugiere que esos restos podrían tratarse de una de las naves de Sarmiento, pero parece improbable puesto que esa información se la dio a Cavendish el sobreviviente de esa expedición que él recogió. Hay también un extraño relato acerca de la pinaza perdida poco después de que el *Elizabeth* se separara, que se alejó hasta el río de La Plata antes de naufragar; el único superviviente, Peter Carder, llegó a Inglaterra unos años después, con muchas historias maravillosas –véase de Hampden, *Privateer*, 156, 209-210, y la narración de Carder en el trabajo de S. Purchas, *Hakluytus Posthumus or Purchas his Pilgrimes* (1625) (Glasgow, 1905-06), XVI. 136-151–.

60 Acerca de la siguiente discusión, consúltese de Corbett, *Drake*, I. 266-275; Wagner, *Voyage*, 80-86; R. Hough, *The Blind Horn's Hate* (Londres, 1971), 100-105; F. Riesenberg, *Cape Horn* (Londres, 1941), 81-114; R. H. Power, «The Discovery of Cape Horn by Francis Drake in the Year 1578», disertación manuscrita para la Sociedad de la Historia de los Descubrimientos, Hotel Sir Francis Drake, San Francisco, 1975 (citada con permiso) [«Cape Horn»]; B. Hilder, «Drake's Passage», *Navigation* (Jnl of Australian Inst. of Navigation, Sidney) 5, 1976, 507-512. Todos estos trabajos tienen mapas, aunque el de Corbett inexplicablemente lleva a Drake a través de Cockburn Channel, lo que contradice su texto en I. 266. La naturaleza del banco de Pactolus se confirma mediante la Placa 165 de la autorizada *Fiziko-Geograficheskiy Atlas Mira* (Akademia Nauk CCCP, Moscú, 1964).

61 La autoría de Fletcher de estos mapas se ha puesto en duda (Wagner, *Voyage*, 291-292), pero esto es irrelevante. Independientemente de que se acepte o no su isla más meridional como cabo de Hornos, Power al menos pone orden a la confusión (que incluso Wagner dejó sin aclarar) acerca de los nombres isabelinos de Drake: 1. *I. Elizabeth*, la moderna Isabel, en el Estrecho, donde tomó posesión; 2. *Elizabethides*, un nombre colectivo para el archipiélago al sur del Estrecho; 3. *I. Elizabetha*, la más meridional. Esto aclara la confusión.

62 E. G. R. Taylor (ed.), *The Troublesome Voyage of Captain Edward Fenton 1582-1583*, HS 2ª Ser. 113 (Cambridge, 1959), lvi, 120-131 [*Fenton*]. Para los mapas, Wagner, *Voyage*, 406-37; Corbett, *Drake*, I. 27-74; Taylor, «Early Empire», 303; Power, «Cape Horn». Hondius se perdió un poco en su leyenda.

63 Andrews, *Voyages*, 71-72, 83-84; Williamson, *Age of Drake*, 186. Hakluyt, siempre en el habla moderna un «hombre del Atlántico norte», parece haber pensado en el nuevo descubrimiento más como un acercamiento al Paso del Norte, que como teniendo un contexto concreto del Pacífico –Andrews, *Voyages*, 84, and H. Wallis, «The Pacific», en el trabajo de D. B. Quinn (ed.), *The Hakluyt Handbook*, HS 2ª Ser. 144-145 (Londres, 1974), I. 223-233 en 232-233–.

64 Consúltese de H. Wallis, «English Enterprise in the Region of the Strait of Magellan», en la obra de J. Parker (ed.), *Merchants and Scholars: Essays in the History of Exploration and Trade* (Minneápolis, 1965), 193-220 en 204-206. Después de Mocha, el relato en *The World Encompassed* ya no es de Fletcher sino que utiliza «The famous voyage of Sir Francis Drake...» en Hakluyt, VIII. 48-74 –consúltese de Wagner, *Voyage*, 286-293, y de Hampden, *Privateer*, 120-121–.

65 «...Con poco verdad se traten estos Indios...» –citado en el trabajo de Aida Chaparro Galdames, «El corsario Francisco Drake en Chile», *Rev. Chilena de Historia y Geografia* 50, 1924, 109-131, y 51, 1925-26, 288-320 en 288-291 [«El corsario»]. Este trabajo añade varios detalles a los relatos ingleses. Las velas de lona dañadas por los elementos de Drake hubieran aparecido «negras» a diferencia del algodón blanco utilizado por las embarcaciones locales;

consúltese de H. A. Morton, *The Winds Command: Sailors and Sailing Ships in the Pacific* (Vancouver, 1975), 128.

66 Wagner, *Voyage*, 477-478.

67 G. Chaparro, «El corsario» en 51, 301-303; compárese con Juan Griego y otros en Nuttall, *New Light*, 69. Acerca de las opciones a estas alturas del viaje, consúltese de Andrews, su obra *Voyages*, 72-74. Wagner ofrece el más detallado de los itinerarios, con mapas, en *Voyage*, Cap. V-VIII.

68 Nuttall, *New Light*, 47; compárese con el trabajo de Wagner, *Voyage*, 481. El número de barcos dañados se dice que oscila entre nueve y treinta, pero generalmente entre trece y diecisiete.

69 J. A. del Busto Duthurburu, *Siglo XVI – Historia Externa*, en el Tomo III Vol. 2 of the *Historia Marítima del Perú* (Lima, 1975), 524-525; pero según E. Morales, *Aventuras y Desaventuras de un Navegante: Sarmiento de Gamboa* (Buenos Aires, 1946), 139-140, la estratagema fue idea de la esposa y la cuñada de un oficial del puerto de El Callao; considerando el momento, parece plausible.

70 Narración de Sarmiento en Nuttall, *New Light*, 57-88 –la fuente básica para la «búsqueda»–.

71 «...Que no perdió nada en las ferias» –Nuttall, *New Light*, 205; Austin Dobson, *The Ballad of "Beau Brocade"*–.

72 Nuttall, *New Light*, 172, 178. Acerca de la confusión, consúltese en ese volumen 73-87 (Sarmiento), 216-225, 242-245, 252-255 (virrey Enríquez), 23-37 (Velasco); y desde un ángulo diferente –el de uno de los hombres de Hawkins, cautivo en Nueva España– la historia de Miles Philip, Hakluyt, VI. 325-328.

73 Nuttall, *New Light*, 101-107 –una deliciosamente lógica estructura de absurdos–.

74 Generalmente se afirma que había dos pilotos, pero uno, Martín de Aguirre, puede que sólo haya sido un navegante o fingió serlo, cosa que Colchero no logró.

75 Consúltese de Nuttall, el trabajo *New Light*, 295-399 *passim*, acerca de los abundantes detalles gráficos, por ejemplo, el meticuloso seguimiento por la Inquisición de los efectos personales de da Silva, incluidas un par de botas de mujer, dos libras de jabón, y media libra de canela y clavos de olor, «buenos para el vientre materno». Quizá la verdadera razón para deshacerse de él es por la que Drake lo trajo a Inglaterra: hubiera sido un testigo incómodo en un tribunal.

76 Los análisis más recientes acerca de la ruta de Drake desde Guatulco hasta Nueva Albión, (aunque se llegue a conclusiones opuestas) están en los trabajos de Wagner, *Voyage,* 130-169, y de R. P. Bishop, «Drake's Course in the North Pacific», *Brit. Columbia Histl Qly* 3, 1939, 151-181 [«North Pacific»].

77 Bishop, en su trabajo «North Pacific», 160-161, hace varias referencias al siglo XVI inglés.

78 Información personal obtenida del Prof. adjunto R. Byrne del Dep. de Geografía de Berkeley.

79 E. G. R. Taylor, «Francis Drake and the Pacific: Two Fragments», *Pac. Histl Rev.* I, 1932, 360-369; Wagner, *Voyage*, 141; véase Penzer, *World Encompassed*, 49, 51-52. Me gustaría apoyar a Taylor en este artículo –pero Wagner tiene otros puntos a favor de una latitud inferior, igual que Aker, *Report of Findings*, 245-260 (el título completo en la próxima nota)–.

80 J. Boswell, *The Life of Samuel Johnson, LL. D.* (Ed. Everyman), I. 553. En este espíritu laudatorio he encontrado sesenta (60) artículos sobre este solo punto, muchos carentes de todo valor. Además de los trabajos de Wagner, *Voyage*, 154-169 (por debajo de lo mejor de lo perfecto), y de Morison, *Southern Voyages*, 669-680, 686-689, están los trabajos más tempranos de G. Davidson entre 1887 y 1908 y J. W. Robertson en 1926-27, a favor de las bahías de Drake y San Francisco, respectivamente. Estos ofrecen los argumentos básicos, pero han sido complementados por una reciente explosión de literatura panfletaria y publicaciones periódicas,

entre las que podemos mencionar: California Hist. Soc. Special Publn Nº. 25, *The Plate of Brass*, 1953 (reimpr. Nº 13, 1937, el informe inicial, y 14, 1938, el análisis metalúrgico) [*Plate of Brass*]; R. F. Heizer, *Francis Drake and the California Indians, 1579* (Berkeley, 1947); W. A. Starr, «Drake Landed in San Francisco Bay», *Calif. Hist. Soc. Qly* 41, 1962, 1-29; A. S. Oko, «Francis Drake and Nova Albion», ibid. 43, 1964, 145-158; R. H. Power, «A Case for San Francisco Bay», ibid. 53, 1973, 100-128; R. H. Power, *Francis Drake and San Francisco Bay: A Beginning of the British Empire* (Univ. de California, Davis, 1974) [*Francis Drake*]. Las numerosas investigaciones de la Cofradía de Navegantes de Drake están resumidas en las 460 páginas del trabajo de R. Aker, *Report of Findings Relating to Sir Francis Drake's Encampment...* (Punta Reyes, 1970) [*Report of Findings*], criticado en un trabajo conocido como *Analysis* de Heizer y otros autores, 1971. Hay un número especial de *Calif. Hist. Soc. Qly* 53, Fall 1974, dedicado al debate entre la Cofradía y Power (interviene A.V. Neasham, con poco resultado, a favor de Bolinas Bay). Consta de muchos mapas e ilustraciones y una bibliografía (incompleta) de 103 artículos. Por último, el mejor y más destacado resumen se encuentra en el trabajo de R. F. Heizer, *Elizabethan California* (Publ. Bellena, Ramona [Calif.], 1974). «Here is God's plenty» –¡o el demonio!–.

81 A. Villers, «Queen Elizabeth's Favourite Sea Dog, Sir Francis Drake», *Natl Geographic Mag.* 147, 1975, 216-253. Además de estos dos capitanes de barco, la Cofradía de Navegantes de Drake cuenta con el apoyo de dos almirantes, Nimitz y Morison.

82 Aker, *Report on Findings*, 211-213.

83 Ibid., 70-93.

84 A. L. Chickering, «Some Notes with Regard to Drake's Plate of Brass», *Calif. Hist. Soc. Qly* 16, 1937, 275-281 en 276; *Plate of Brass*, iii-iv, 1; E. R. Caley y R. B. Haselden, crítica del análisis metalúrgico de C. G. Fink y E. P. Polushkin, *Amer. Hist. Rev.* 44, 1938-39, 879-880 –un artículo no incluido en la bibliografía de la publicación *Quarterly* del otoño de 1974–. La Placa se limpió antes de ser sometida a análisis. Se ha descubierto una moneda de seis peniques isabelinos en un sitio excavado adecuadamente en Olompali, quizás la principal villa de costa *miwok* –información personal obtenida de R. H. Power, y de la visita al lugar–.

La sospecha indicada en el texto se puede considerar confirmada por el actual análisis metalúrgico en *The Plate of Brass Reexamined 1977* (Biblioteca Bancroft, Berkeley).

85 H. R. Wagner, «Creation of Rights of Sovereignty through Symbolic Acts», *Pac. Hist. Rev.* 7, 1938, 297-326 –ni una sola referencia al uso de latón «hasta finales del siglo XVII, ni hasta mucho más tarde» (308). Sin embargo, se afirma que Fenton en 1582 utilizó una placa de cobre en Sierra Leone –Taylor, *Fenton*, 104. El trabajo de M. Servin, «Acts of Possession in the Age of Discovery» (tesis doctoral de la Univ. de California del Sur, 1959), hace alusión a este punto sólo someramente, pero excepto la propia Placa de Drake, todas las placas que menciona (desde Tierra de Baffin en 1613 hasta la isla de Jarvis en 1935) eran de plomo.

86 Compárese con el trabajo de Nuttall, *New Light*, xxxviii, con el de Penzer, *World Encompased*, 59-60.

87 Wagner, *Voyage*, 153.

88 Ibid., 427-436; aboga vehementemente por una fecha del siglo XVII.

89 Williamson, *Cabot Voyages*, 67.

90 *The History... of Elizabeth* (ed. 1630 ), citada por Power, en *Francis Drake*, 22-23; información personal del Sr. Power. Compárese con el trabajo de Taylor, *Geography*, 113-117.

91 Power, *Francis Drake*, 14-17; Morison, *Southern Voyages*, 668, 689.

92 Power, *Francis Drake*, 16-20; D. B. Quinn and N. M. Cheshire, *The New Found Land of Stephen Parmenius* (Toronto, 1972) (texto y traducción del *Carmen*).

93 En 1584 Hakluyt hizo alusión a Parmenius como «hasta hace poco mi extraña pareja en Oxford» –D. B. Quinn (ed.), *The Hakluyt Handbook*, HS 2ª Ser. 144-145 (Londres, 1974), I. 273-274–.

94 Bishop, «North Pacific», 174-175; C. O. Paullin y J. K. Wright, *Atlas of the Historical Geography of the United States* (Washington, 1932), 25-27 y Lámina 42.

95 Power, *Francis Drake*, 20; Wagner, *Voyage*, 152-3. Hay un misterio final, que puede tener cierta influencia en la cuestión de la «colonia», en el sentido de que cuando había ochenta o más hombres en Nueva Albión, parece que sólo quedaban sesenta cuando Drake salió de Ternate, y no hay pruebas de pérdidas en la ruta ni de que quedara una factoría allí. Aker, en *Report of Findings*, 330-342, analiza el asunto en detalle (probadamente especulativo); pero compárese con Wagner, 148-149.

96 A. Sharp, *The Discovery of the Pacific Islands* (Oxford, 1960), 49-50; W. A. Lessa, *Drake's Island of Thieves: Ethnological Sleuthing* (Honolulú, 1975), 180-187, 236-255 en 240; la crítica de Power se encuentra en una reseña inédita, citada con permiso; Aker está favor de Palau, pero sostiene un criterio distinto al de Lessa –información personal–. Es posible que Palau sea el que tenga el criterio correcto.

97 Wagner, *Voyage*, 172-182; Corbett, *Drake*, I. 315-318; compárese con Blair & Robertson, IV. 313-314, VI. 59.

98 Andrews, *Voyages*, 79-80; Corbett, *Drake*, I. 320-324; Wagner, *Voyage*, 185-192. Hay ciertas dudas acerca de la fecha exacta, debido quizás a razones de «seguridad» –Corbett, I. 329–.

99 W. R. Scott, *The Constitution and Finance of English, Scottish, and Irish Joint Stock Companies to 1720* (Nueva York, 1951; ed. original 1912), I. 78; véanse 75-88 para el mejor análisis de la cantidad y distribución de un botín (¡es un placer utilizar una vez más un libro que contribuyó a mi tesis doctoral hace cuarenta años!). Gibbs resume las cifras de Scott en *The Silver Circle*, 114-118; Wagner, en *Voyage*, 194-206, proporciona muchos datos acerca de los antecedentes políticos.

100 J. M. Keynes, *A Treatise on Money* (1930), in *The Collected Writings* (Londres, 1970-73), VI. 139-140.

## Notas del Capítulo 10

1 La fuente básica en inglés es el trabajo de C. R. Markham, editor y traductor, *Narratives of the Voyages of P. S. de G...* , HS 1ª Ser. 91 (Londres, 1895), que contiene relatos del propio Sarmiento [*Narratives*]. También hay un inmenso cúmulo de documentación –demasiada para nuestros objetivos– en Vol. II del trabajo de P. Pastells SJ, *El Descubrimiento del Estrecho de Magellanes* (Madrid, 1920). Biografías modernas: A. Landín Carrasco, *Vida y Viajes de P. S. de G.* (Madrid, 1945), quizás la mejor desde el punto de vista técnico [*Vida y Viajes*]; Rosa Arciniega, *P. S. de G.: (El Ulisses de América)* (Buenos Aires, 1956), algo idealizada en cuanto a expresión, pero sólida en contenido [*Ulisses*]; de E. Morales, *Aventuras y Desaventuras de un Navegante: P. S. de G.* (Buenos Aires, 1946) [*Aventuras*], una reedición de la obra de *S. de G.: Un Navegante Español del Siglo XVI* (Barcelona, 1932) [*Navegante*], y quizás especialmente útil para la más temprana carrera de Sarmiento, como lo es la introducción de A. Rosenblat a la *Historia de los Incas* (Buenos Aires, 1942) [*Historia*]. En inglés de nuevo hay un buen análisis en el trabajo de S. E. Morison, *The European Discovery of America: The Southern Voyages 1492-*

*1616* (Nueva York, 1974), 690-708 [*Southern Voyages*]; un relato muy legible en *The Blind Horn's Hate* (Londres, 1971), 108-151, de R. Hough; una biografía completa, coherente y muy legible, a cargo de S. Clissold, en *Conquistador: The Life of Don P. S. de G.* (Londres, 1954) [*Conquistador*].

Las tres biografías en español, y la de Clissold, cubren el mismo territorio, y en lo que concierne al presente capítulo se basan fundamentalmente en los relatos del propio Sarmiento; no parece necesario documentar los elementos de hecho comunes a todas ellas. Las citas directas sin referencia en ésta y en las tres secciones próximas son de Markham, de su obra *Narratives*. Markham y Morison también tienen buenos mapas de las exploraciones de Sarmiento en los intrincados accesos occidentales a los Estrechos.

2 J. A. del Busto Duthurburu, «La Fortificación del Estrecho», en *História Marítima del Perú* (Lima, 1975), T. III Vol. 2, 541-591, en 547-548 [*Hist. Marítima*].

3 Morales, *Aventuras*, 103-115; Rosenblat, *Historia*, 33-38; generalmente se cree que la «validación» por parte de notables incas era tan superficial que rayaba en la farsa. Pero consúltese de J. Hemming, *The Conquest of the Incas* (Ed. Abacus, Londres, 1972), 413-416 y 609, y de R. Levillier, *Don Francisco de Toledo* (Madrid, 1935), I. 279-356. No es preciso aceptar la leyenda negra virulenta y poco crítica de Markham, para que la apología resultase muy poco convincente.

4 Para estas actividades, véase de Clissold, *Conquistador*¸ 198-199, y de G. Callender, «Fresh Light on Drake», *MM* 9, 1923, 16-28. Sus sonetos a Enrique Garcés, que he leído en algún lugar, son flojos.

5 S. Johnson, *The Vanity of Human Wishes* (Londres, 1749).

6 Arciniega, *Ulisses*, 128; Clissold, *Conquistador*, 126; véase B. Subercaseaux, *Tierra de Océano* (5ª ed., Santiago, 1946), 144-145. Es posible que Sarmiento fuera injusto con Villalobos, ya que trataba así a cualquier hombre (y eran numerosos) que no estuviera a la altura de su estricto sentido del deber.

7 Landín Carrasco, *Vida y Viajes*, 94-95, q.v. acerca de la transformación en gigantes que hizo Argensola de la «gente grande» de Sarmiento y de «las formas parecidas a casas» en altas edificaciones de una ciudad. Compárese con el trabajo de Markham, *Narratives*, 125-127, 136-137, 147-148.

8 Según Markham (*Narratives*, 164) fue la primera observación hecha mediante un método sugerido en 1522; de hecho, Vespucio lo había intentado en 1499 –E. G. R. Taylor, *The Troublesome Voyage of Captain Edward Fenton 1582-1583*, HS 2ª Ser. 103 (Cambridge, 1959), 311 [*Fenton*]–.

9 Clissold, *Conquistador*, 136-137; Landín Carrasco, *Vida y Viajes*, 107-111.

10 Busto Duthurburu, *Hist. Marítima*, 570.

11 R. Fitzroy, *Narrative of the Surveying Voyage of... Adventure and Beagle* (Londres, 1839), I. 26-27, 29, 262 –«nuestro viejo y predilecto navegante»–.

12 Morales, *Aventuras*, 125, 130; Landín Carrasco, *Vida y Viajes*, 115; Arciniega, *Ulisses*, 151-154; Clissold, *Conquistador*, 137. La oposición de Alba no fue la única, ni a Diego Flores le faltaba experiencia marítima (Hough, *The Blind Horn's Hate*, 121-122); el almirante Cristóbal de Eraso pensaba que un buen escuadrón en aguas chilenas sería más efectivo que erigir fuertes en el estrecho –C. Fernández Duro, *La Armada Española desde la Unión de las Coronas de Castilla y León* (Madrid, 1985-1903), II. 358 [*Armada*]–. J. B. Antonelli debía haber zarpado con Sarmiento, pero lo hizo su hermano –afortunadamente para España, en vista de los servicios de J. B. en el fortalecimiento de Cartagena y otros lugares después de la incursión de Drake en 1585 en el Caribe–.

13 Markham, *Narratives*, 222-224, 230. Quizás la única «planificación» similarmente ligera de una colonia fue la dispersión por el mundo de setecientos cincuenta convictos en 1787, con poco más que una opinión de Sir Joseph Banks (después de una visita de una semana en 1770) de que la bahía de Botany era un buen lugar.

14 Consúltese de M. Lewis, el trabajo *The Spanish Armada* (Ed. Pan, Londres, 1966), 47-48, 187, 189.

15 Pastells, *Descubrimiento*, II. 135.

16 Arciniega, *Ulisses*, 161.

17 Las razones no aparecen expuestas en ningún sitio, pero Medina Sidonia, como capitán-general de Andalucía, era responsable del buen gobierno de la región, y ninguna autoridad local podía considerar de forma ecuánime la perspectiva de que unos tres mil soldados, marineros y colonos semiconscriptos deambularan a la espera por Sevilla durante meses.

18 Landín Carrasco, *Vida y Viajes*, 130-132.

19 Arciniega, *Ulisses*, 188.

20 Busto Duthurburu sugiere que Flores no quiso desembarcar por temor de que una vez en tierra, con Sarmiento como capitán-general de la colonia, pudiera ser arrestado –*Hist. Marítima*, 576–. Es una mera especulación, pero ciertamente nada le hubiera dado más placer a Sarmiento.

21 Clissold, *Conquistador*, 156-158; Morales, *Aventuras*, 141-142.

22 Clissold, *Conquistador*, 158; como afirma Duro (*Armada*, II. 366-368) el asunto fue como un «pararrayos» para Flores, que fue condenado incluso por Ribera, «su coterráneo y pariente». No hay indicios de una defensa de Flores en una reseña de Rosenblat en *Rev. Chilena de Historia y Geographia*, 118, 1951, 343-346.

23 Arciniega, *Ulisses*, 189-190; Landín Carrasco, *Vida y Viajes*, 155-156.

24 Arciniega, *Ulisses*, 203.

25 Markham, *Narratives*, 374-375.

26 Sarmiento afirma que había tres barcos ingleses con treinta y cuatro cañones y ciento setenta mosqueteros, más dos lanchas armadas (Markham, *Narratives*, 340); el relato inglés (Hakluyt, IV. 278-281) habla sólo de dos pinazas, aunque, incluso después de liberar a los capturados superaban a Sarmiento en una proporción de tres a uno, y mucho más en el momento de la batalla. Sir Richard Grenville se encontraba en las Azores con tres barcos por esa época y puede que estos fueran visibles; pero no hay base para la afirmación de Markham de que Grenville hubiera sido el captor –por adecuado que sea que a Sarmiento lo apresara un hombre tan duro como él–. Acerca del cautiverio de Sarmiento, consúltese de Duro, *Armada*, 423-443.

27 Morales (*Navegante*, 259) afirma que empezaron a caminar hacia el río de La Plata, y añade que en verdad «la aventura fue dantesca, el diseño muy del siglo XVI». Pero esto se apoya sólo en la declaración en Hakluyt (VIII. 214) de que «estaban decididos a afanarse hacia el río de La Plata», que a su vez debe de haber llegado a Cavendish a través de Tomé Hernández, a quien aquel puede no haber entendido bien, pero que dijo incontrovertiblemente (Markham, *Narratives*, 363) «estos supervivientes acordaron ir hacia el primer asentamiento», que era Nombre de Jesús.

28 Landín Carrasco, *Vida y Viajes*, 197, 202-207; compárese con 171 para tener una muestra del razonamiento que le ganó a Felipe el título un tanto irónico de Rey Prudente.

29 Tomé Hernández, «Declaration», en Markham, *Narratives*, 352-375, en 364-365. El cuarto barco era una pinaza construida en Brasil. El relato de Morison de este incidente (*Southern Voyages*, 714) se ve empañado por una serie de pequeños errores.

30 Hakluyt, VIII. 282-285.

31 Subercaseaux, *Tierra de Océano*, 144; Morales, *Aventuras*, 163.

32 Landín Carrasco, *Vida y Viajes*, 183; acerca de «Lost Colony», D. B. Quinn, *England and the Discovery of America 1481-1620* (Londres, 1973), 432-442 [*Discovery*], y el emotivo pasaje en Hakluyt, VI. 221-222.

33 A. Braun Menéndez, *Pequena Historia Magallánica* (5ª ed., Buenos Aires, 1969), 41-50. La población de Punta Arenas en 1966 es aproximada.

34 Morales, *Aventuras*, 163, y *Navegante*, 259-275. El nombre proviene de Francisco César, un oficial del viaje de Sebastián Cabot en 1526 al río de La Plata, no de los romanos –hasta nuestros propios días, hasta el mito tenía límites–. Compárese con el trabajo de E. J. Goodman, *The Explorers of South America* (Nueva York, 1972), 170-178 (es raro que este libro, por lo demás exhaustivo, sólo haga tres someras menciones de Sarmiento) y de R. H. Shields, «The Enchanted City of the Caesars...» en A. Ogden y E. Sluiter (ed.), *Greater America* (Berkeley, 1945), 319-340.

35 [D. Henry], *An Historical Account of all the Voyages round the World performed by English Navigators* (Londres, 1774), I. 160.

36 «A Discourse of the Commodity of the Taking of the Straight of Magellanus», en E. G. R. Taylor (ed.), *The Original Writings ... of the Two Richard Hakluyts*, HS 2ª Ser. 76-77 (Londres, 1935), I. 139-146, en 142. La atribución a Hakluyt fue cuestionada por J. A. Williamson (en E. Lyam [ed.], *Richard Hakluyt and his Successors*, HS 2ª Ser. 93 [Londres, 1946], 27-28), alegando que Hakluyt «nunca más volvió a mostrar mucho interés por el mar del Sur», sino que se había concentrado por lo general en los pasos del Norte. Pero con seguridad a un hombre que publicó tanto se le puede perdonar una pequeña divagación, y en este caso la referencia de Hakluyt (en 140) a la temida muerte de Iván el Terrible (con el consiguiente posible lapso de las buenas relaciones con Rusia), por no mencionar la resonancia del éxito de Drake, constituye una buena razón para el desmedido interés en el Estrecho.

37 H. R. Wagner, *Sir Francis Drake's Voyage around the World* (1936; reimpr. Ámsterdam, 1969), 214; consúltese su capítulo completo sobre «The Fenton Expedition». Zelia Nuttall consideró el proyecto como uno de los encaminados a establecer una colonia en Nueva Albión –*New Light on Drake*, HS 2ª Ser. 34 (Londres, 1914), xxxviii–. Para ver el análisis del clima geopolítico, consúltese de K. R. Andrews, *Drake´s Voyages* (Londres, 1967), 84-89.

38 Taylor, *Fenton*, xxviii-xxxii y 5-8.

39 *An Elizabethan in 1582: The Diary of Richard Madox, Fellow of All Souls*, ed. E. S. Donno, HS 2ª Ser: 147 (Londres, 1976). Es comprensible que Fenton no figure en el trabajo de un Fellow of All Souls más distinguido –A. L. Rowse, *The Expansion of Elizabethan England* (Ed. Cardinal, Londres, 1973) [*Expansion*]–.

40 Taylor, *Fenton*, xliv, 183, 278, 266-272. Para saber acerca de la furtiva carrera de Simão Fernandez, Quinn, *Discovery*, 246-263.

41 Taylor, *Fenton*, 342, y las páginas siguientes para conocer las actas del consejo.

42 J. Donne, «The Sunne Rising», en *Songs and Sonets* (1590-1601).

43 Consúltese entre otros el trabajo de K. R. Andrews, *Drake's Voyages* (Londres, 1967), 93-95.

44 Sobre Cumberland, consúltese de Rowse, *Expansion*, 310-314, y sobre la expedición que envió, Hakluyt, VIII. 132-153, donde los debates entre los dos capitanes (140-141,151) ofrecen un ejemplo excelente de las divisiones que paralizaron tantas expediciones. Los retratos de Frobisher y Cumberland en Rowse y de Cavendish en Quinn (véase nota siguiente) compensan la lectura.

45 Para Cavendish, consúltese de D. B. Quinn (ed.), *The Last Voyage of Thomas Cavendish*

(Chicago, 1975) [*Last Voyage*]; el relato de Pretty sobre la circunnavegación se encuentra en Hakluyt, VIII. 206-282, fuente de todas las citas directas a no ser que se diga otra cosa.

46 Consúltense las emotivas observaciones (ya citadas, Cap. 2) en J. A. Williamson (ed.), *The Observations of Sir Richard Hawkins* (1622) (Londres, 1933), 87-89, 91-95 [Hawkins, *Observations*]. Fue en Puerto Deseo donde Cavendish «tomó la medida del pie de uno de [los indios], y era de 18 pulgadas de largo» –probablemente la longitud de un zapato de piel, y una fuente de la vieja leyenda de los gigantes de la Patagonia–; consúltese de H. Wallis, «English Enterprise in the Region of the Strait of Magellan», en J. Parker (ed.), *Merchants and Scholars* (Minneápolis, 1965), 193-220 p. 200, y su ensayo «The Patagonian Giants» en R. E. Gallagher (ed.), *Byron's Journal of his Circumnavigation 1764-1766*, HS 2ª Ser. 122 (Cambridge, 1964), 185-196.

47 P. C. Scarlett, *South America and the Pacific* (Londres, 1838), II. 137-138; compárese con el trabajo de W. Dampier, *A New Voyage round the World* (Ed. Dover, Nueva York, 1968), 104-105.

48 Morales, *Navegante*, 133.

49 Para éste y otros incidentes locales, consúltese de P. Gerhard, *Pirates on the West Coast of New Spain 1575-1742* (Glendale, Calif. 1960), 83-94.

50 Santiago de Vera al rey, Manila, 26 de junio de 1588, en Blair & Robertson, VII. 53.

51 W. L. Schurz, *The Manila Galleon* (Ed. Dutton, Nueva York, 1959), 308.

52 Salazar al rey, Manila, 27 de junio de 1588, en Blair & Robertson, VII. 66-68. Para detalles sobre Cavendish en las Indias Orientales, véase de Quinn, *Last Voyage*, 14-15.

53 Del virrey de las Indias (portuguesas) al rey, 3 de abril de 1589, en Blair & Robertson, VII. 81-82.

54 Acerca del regreso de Cavendish y los resultados generales de su viaje, consúltese de Quinn, *Last Voyage*, 16-17.

55 Hakluyt, VIII. 282-289; véanse sobre todo las enérgicas quejas de la tripulación del *Delight* en el Estrecho.

56 Quinn, *Last Voyage*, 18-19; G. Dyke, «The Finances of A Sixteenth Century Navigator...», *MM* 64, 1958, 108-115. El volumen de Quinn incluye un facsímil del relato de Cavendish, con su transcripción al lado (fuente de todas las citas directas a no ser que se diga lo contrario) y reproducciones de dos mapas pertenecientes a Cavendish. Véase también el relato de John Jane en Hakluyt, VIII. 289-312.

57 Dedicatoria a Lord Howard de Effingham de *The Seamans Secrets* (1594) en *The Voyages and Works of John Davis*, ed. A. H. Markham, HS 1ª Ser. 59 (Londres, 1880), 232-233.

58 También tenía consigo a Thomas Lodge, uno de los «genios de la universidad», que dice haber escrito su romance *Margarite of America* en el Estrecho.

59 «The admirable adventures and strange fortunes of Master Antonie Knivet», la desgarradora historia de las vicisitudes en el Estrecho y en el cautiverio brasileño, en S. Purchas, *Hakluytus Posthumus, or Purchas His Pilgrimes* (1622) (Glasgow, 1905-06), XVI. 177-289 en 178-179 [*Pilgrimes*]. Cavendish colgó a otros dos pilotos ibéricos, y según Knivet y Jane abandonó a algunos de sus enfermos.

60 Hawkins, *Observations*, 87.

61 Consúltese el terrible pero heroico relato en Hakluyt, VII. 298-312.

62 «Naval Abuses», en *The Naval Tracts of Sir William Monson*, ed. M. Oppenheim, II. 237-244, en 239 (Navy Records Society, Vol. 23), Londres, 1902.

63 G. Lohmann Villena, *Las Minas de Huancavelica* (Sevilla, 1949), 218-219, y *Las Defensas Militares de Lima y Callao* (Lima, 1964), 27-29.

64 Todas las citas directas o afirmaciones en esta sección, a no ser que se diga otra cosa, proceden de la obra de Hawkins *Observations* o de la valiosa introducción de J. A. Williamson a la edición de Argonaut (Londres, 1933).

65 El *Dainty*, para disgusto de Hawkins, había sido bautizado por su madre como *Repentance*, «el barco más seguro en el que se podía navegar para llegar al puerto del Cielo», y para su placer fue rebautizado por la menos puritana reina Isabel. Como señala irónicamente Hawkins, «su madre no era profeta».

66 Como señala Williamson, no la Santos (moderna) de Fenton y Cavendish, sino Victoria, al norte de Río de Janeiro.

67 Ha habido dudas, pero en mi opinión Williamson las refuta convincentemente –*Observations*, lvii-lxi–.

68 Sobre la respuesta española, consúltese Busto Duthurburu, en *Hist. Marítima*, 608-612.

69 Consúltese la carta de Hawkins a su padre Sir John, en *Observations*, 178-183.

70 Nuestro viejo amigo Tomé Hernández estaba en la batalla, y Hawkins señala con macabra satisfacción que «el juicio de Dios no dejó su ingratitud impune... [ya que] lo vi mendigar con muletas, y en un estado deplorable, ¡que mejor hubiera estado muerto que vivir de aquella forma!». El juicio de Dios lo mantuvo vivo al menos hasta 1620...

71 W. Foster, *England's Quest of Eastern Trade* (Londres, 1933), 138-142.

72 Consúltese de Rowse, *Expansion*, 321-339, donde aparece un buen relato de las fases finales de la guerra.

73 Purchas, *Pilgrimes*, XVI. 292-297.

74 *Asia in the Making of Europe*, Vol. I, Libros 1 y 2 (Chicago, 1965).

75 Hawkins, *Observations*, 17.

# Índice

Índice únicamente orientativo, en el que se omiten algunas referencias. Las menciones a autores y a las notas se aportan solamente en caso de que haya un comentario o información adicional. Abreviaturas: *pm, passim*; GF, gobernador de Filipinas; VP, VNE, virrey de Perú/de Nueva España.


Abreojos, isla, 157, 405

Abreu, A. de, 74, 137, 139, 213, 390, 391

Acajutla, 149, 251, 296

Acapulco, 135, 154 sigs., 282, 288, 336, 338, 368, 417; emplazamiento, 110, **299**; comercio, 266-267, 291-295, 379, 433

aceitunas, y aceite, 249-253 *pm*, 299, 423

Acla, 72, 104, 315

Aconcagua, río, 124

Acosta, fr. J. de, 284

Actos de Posesión: Balboa, 33,72; Drake, 338, 343; Legazpi, 155; Pizarro, 116; Sarmiento, 351; de Vries, 162

Acuña, P. de (GF), 300

Adán, 38, 130

Admirantazgo, islas del, 144

África, 42,66, 178, 206, 308, 329

Agincourt, batalla de (1415), 45, 59

Agricultura en las Indias, 249-253

Agrigán, isla, 96, 394

Aguilar, M., 168

Aguirre, fr. A. de, 161

—, L. de, 127

—, M., 442

Alarcón, H. de, 113

Alba, F. A. de Toledo, duque de, 270, 312, 354,445

Albuquerque, A. de, 73, 139, 209, 296

Alcaçar-kebir, batalla de (1578), 352

Alcaçovas, Tratado de (1579), 63, 68

Alcazaba, S. de, 147, 364

Alejandría, 48, 50, 51, 139, 321-322

Alejandro VI, papa (*véanse también* Bulas), 58, 59, 66

Aleutianas, islas, 406

Alfonso X de Castilla, 44

algodón, 250, 252, 254, 298

Aljubarrota, batalla de (1385), 44

Almadén, 255, 260-262, 266

Almagro, D. de, 116-125 *pm*

Almeida, F. de, 74

Almiranta/almirante, 404

Alvarado, P. de, 106-108, 119, 149

Alvares, J., 213

Álvarez, S., 81-82

Amanu, isla, 216

amazonas, 113, 178

Amazonas, río, 70, 308

Amboyna, 73, 137, 150

América, 246; denominación de, 77, 392; *véase también* «Nuevo Mundo»

Amoy, 214, 224, 305

Andagoya, P. de, 114, 284

Andalucía, 278

Andrade, F. y S. P. de, 213

Andrew de Bristol, 81, 307, 392

Andrews, K. R., 317-321, 440

Ángel, isla de, 340, 344

Anián, estrecho de, 109, 161, 167, 168, **310-311**, 319, 320, 332-336, 437

Anson, almirante Lord George, 176, 302

antiguo/nuevo estilo, fechas, 27

Antioquía, 249

Antípodas, 38-39, 42

Antón, S. J. de, 333-335

Antonelli, J.B., 280, 283, 286-287, 353, 356, 445
Antonio, Dom, 352, 365, 370
Apurímac, río, 121
Araba, golfo de, 71
árabes, 34, 52, 60
Aragón, 46, 47, 64
Aranda, J. de, 76, 392
araucanos, 125-126, 175, 331-332, 367
Arauco, 370
Arbitristas, 244, 421
arcabuz, 188, 190, 196, 217, 412, 416
Arellano, A. de, 157-158, 338, 406
Arequipa, 252-253, 264
Argentina, 123-126
Arias, J. L., 175, 201
Arica, 258, 264, 290, 333, 367, 373, 375
Armada: Barlovento, 272, 280; Carrera de Indias, 280
mar del Sur, 273; de 1588, 236, 270, 361, 370, 417, 429, 438
armas, cañones, 52, 86, 92, 141-142, 166, 236, 258, 316, 334, 346, 357-359, 362, 365, 369-371, 375, 416, 430, 446
Armenias, islas, míticas, 160
Arnhem Land, 404
Arrecifes, isla (Nueva Georgia), 181
Arturo, rey, 309
Ascensión, fr. A. de, 162, 167
Ascensión, isla de, 373
Asia, europeos y, 33, 36-37, 41-42, 48-50, 378, 380
asientos, 244, 272
astrolabio, 58
Atacama, 124, 126
Atahualpa, 118, 282, 398
Atanasio, San, no satánico, 383
Atlántico, 39, 63, 307, 327, 348
Atrato, río, 71, 104, 282, 284
audiencias, 132
Auduarte, D., 303
Australia, 36, 175, 200, 246, 403, 413
Australia del Espíritu santo, 195, 412
aventureros mercaderes, *véase* Compañía de Moscovia
Avería, 279, 291
Avilés, P. M. de, 280, 430
Azpilcueta Navarro, M. de, 427
azogueros, 264
Azores, 57, 67, 109, 352, 360, 371, 436
aztecas, 107-108, 114, 130, 395
azúcar, 249, 252, 297
azufre, 209, 211, 214

Baber, sultán, 345
Bacalaos, los, 109
Bacon, R., 38, 41
Badajoz, conferencia de, 76-77, 99, 140, 391, 394
Bahía, 359
Balboa, V.N. de, 72-73, 92, 104-105, 125, 132
Banda, islas, 73, 139, 390
Banks, Sir Joseph, 445
Barbosa, Diego, 76
—, Duarte, 94
«barcos tortuga», 234, 236, 420
Barlow, R., 307, 308, 311
Barreto, Doña I., 185, 188-191, 192, 197
—, L., 189
Barros, J. de, 137, 149
Bastidas, R. de, 71
Batachina, *véase* Gilolo
Batavia, 139, 148
Bautista, fr. P., 240
Beda, el Venerable, 37
Begoña, 355, 366
Behaim, M., 87, 393
Belmonte Bermúdez, L. de, 185, 191, 410, 411
Belvedere, isla, 340
bergantines, 56, 107
Bering, V., 162, 310
Berlanga, obispo T. de, 173

Berwick, J. F.- J., duque de, 395
Bileban-Arra, jefe, 181
Biobio, río, 125
«Biru», 114
Bizancio, 48, 50, 275, 383
*Black Pinnace*, 371, 372
Blanco, cabo, 168
Bodega, bahía, 338
Bodin, J., 427
Bohol, isla, 94, 155
Bojador, cabo, 40, 65, 68
Bolaños, F. de, 113, 168
Bonin, islas, 150, 161-162, 406
Borbones, españoles, 132, 135, 176, 204, 250, 263, 265, 266, 279, 280, 296
Borgia, R., 65
Borneo, 220, 391
Botany, bahía de, 422, 445
Brandán, San, 173
Brasil, 272, 285, 303, 308, 324, 380; descubrimiento, 67 sigs.; ingleses en, 362-372 *pm*; oro, 268; Sarmiento en 353-356
Bristol 307-308; y Azores, 109, 435; Convención (1574), 312
Brito, A. de, 96, 100, 140
Broma, 111, 355
brújula, 52, 57
Brunei, 94
Bry, T. de, 129, 201
bucaneros,105, 176, 370
budismo, 218
Buenaventura, 251
Buena Esperanza, cabo de, 44, 66, 144-147, 207, 274, 303, 331, 334, 346, 365- 372 *pm*, 377, 385
Buenos Aires, 133, 264, 267, 294, 437
bulas papales, 238, 388; *Dudum Siquidem*, 66-67; *Inter Caeterea*, 65, 67; *Pontifex Romanus*, 44, 65, 76; *Praecelsus Devotionis*, 76
Burghley, W., Lord, 322, 347, 361, 366, 377, 440
Butaritari, isla, 199
Butler, J., 316-317, 437
Byron, J.,almirante, 91, 310
cabildos, 133
Cabot, J., 67, 109, 389
—, S., 278, 307-308, 402, 447
—, familia, 391, 436
Cabo Verde, islas, 67, 95, 96, 324, 352
Cabral, P. A. de, 68, 70
Cabrera, A. de, 260
Cabrillo, J. R., 113-114, 154-168 *pm*, 397
Cacafuego, 290, 333-334
cacao, 114, 249, 250, 288, 299
caciques, 254, 424
Cádiz, 278, 281, 355, 429
Caín, 130
Cajamarca, 118, 123, 125, 282, 285
Calafia, reina, 113
California: Alta, 114, 159-168 *pm*, 204, 311, 340, 378;Baja, 89, 111-112, 166, 170, 183, 369; golfo de, 112, 167 ; insularidad, 112, 167, 397, 407; origen del nombre, 113
Callao, El, 175, 267, 273-286 *pm*, 289-291, 295, 350, 373, 378, 442 ; Drake en, 316-317, 332-333; fundado, 119, 122-123
Callender, G., 440
calmas ecuatoriales, 172, 324, 371172, 324, 371
Camargo, A. de, 147, 148
Camino de Castilla, 281, 424; de China, 255, 281; Real, 284
Camões, L.V. de, 205, 381, 403
Canarias, islas, 59, 63, 67, 308, 374
Candelaria, Bajos, 179, 184
caída de Constantinopla 46, 50, 385
canela, 152, 156, 157, 298, 358
Cantón 60, 213, 215-216, 223, 227, 296, 305, 385, 419
Cañete, G.H de M., marqués de (VP) 185-186, 293, 375
Caño, I. 335
capitana, 404-405
carabelas, 55
Carder, P. 353, 441

Careri, G. 163, 170, 406, 408
Careta, 104
caribeño, 68, 69, 278, 308, 313, 314, 317
Carlomagno, 299
Carlos de Borgoña, el Audaz, 46
Carlos I, *véase* Carlos V
Carlos IX de Francia 380
Carlos V, emperador (Carlos I), 45, 47, 76, 81, 95, 140-153 *pm*, 258, 278, 284, 309-310
Carlos VIII de Francia, 45
Carolina, isla 89, 194
Carolinas, islas, 144, 149, 158
Carpentaria, golfo de 200, 201, 413
Carquisano, M. I. de 141, 144
carracas, 52, 218, 232, 234
*Carreira da India* 52, 56, 366, 373
Carrera de Indias, 52, 56, 134
Carreteras en Indias, 109, 255
Carrión, J. P. de 154, 158
Cartagena 71, 280-281, 284-286, 365, 445
Cartagena, J. de 83-86, 322, 324, 392-393
Carteret, P., 176
Cartier, J. 309
cartografía: árabo-medieval, 43; magallánica, 326-331, 351-352; Nueva Albión, 341, 343; Pacífico,152,162-163,405; tras Colón, 80; tras Torres, 201-202, 413-414; Renacimiento, 58-59; sino-coreana, 381
Carvalho, J. 94
Casa de Contratación, 57, 76, 80-81, 134, 272-278 *pm*, 308, 429; en Coruña, 140, 278
Castilla, 46, 47, 63-75 *pm*, 99, 126, 152, 226, 247, 265, 298, 307
Castilla del Oro, 70, 81, 91, 104-106, 282
Castro, B. de, 375
—, G. de, 178, 184
Cataluña 271, 304
Catay, 33, 34, 61-73 *pm*, 308-309, 365
Cateau-Cambrésis, tratado (1559), 153, 269
Catoira, G. H., de, 182
Cavendish, T., 111, 166, 185, 190, 204, 224, 242, 251, 330, 348, 362**, 364-373**, 441, 446, 448
Cebú, isla de, 92-94, 149-150, 155
Cedros, isla de, 112
Célebes (Sulawesi), 346, 404
Cellorigo, M. G. de, 276
Ceram, isla, 139
Cermeño, S. R. de, 165-168, 338-340
Cervantes 260
«Caesarea Karoli», 151
Césares, ciudad de los (City of the Caesars), 364, 446
Ceuta, 43, 59-61 *pm*
Chagres, río, 105, 284-286 *pm*, 313-314
*Chanson de Roland*, 113
Charcas 132, 294
Chaucer, P., 57
Chaunu, P., 23, 395, 397, 405, 423, 429, 430
Cheng Ho, almirante, 60, 139, 206, 209
Chepo, 409
Chesapeake, bahía de 309
chichimecas, 245, 250
Chidley, J., 330, 370-371
Chile, 249, 289, 290, 294, 353, 355, 362, 380; Drake en, 321, 326, 331-332; des. econ., 253, 257-258
Chiloé, isla, 173
China, 33, 52, 139, 205-220 *pm*, 229, 288, 345, 370-371, 377-378, 418, 419; objetivo para los españoles, 153-157 *pm*; guerra de Corea, 234-238; actividad marítima, 60, 137, 206-209; mercurio, 261, 298; plata hacia 273-274, 277, 291, 302-304; sistema tributario, 205, 207-208, 301
Choiseul, isla, 181, 184
Chu Wan, 214
Chumayel, C. B. de, 422
chuño, 264, 426
Cibola, 113, 114, 149
cimarrones, 283, 287, 314-317, 364
cinchona, 249, 291
Cipango, 41-42, 61, 64, 69, 80, 89-92, 98, 100, 141, 310
ciudades en las Indias, 132-133, 246-247, 400
Clara, Doña, prostituta de lujo, 265

Clarión, isla, 90
Clavius, C., SJ, 191
clavo, 95, 137, 142, 184, 345
Cliffe, E., 320
Clipperton, isla, 90
Coatzacoalcos, río, 109, 282
cobayas, 249
Cobo, fr. J., 239, 241
cobre, 211, 217, 258, 272, 290, 293, 298, 301
cochinilla, 249-250, 269, 299
Coelho, fr. G., SJ, 231-234, 241
Cofradía de Navegantes de Drake, 339, 344, 443
Colchero, 335-336, 442
Colón (ciudad), 70
Colón, B., 68
—, C., 33 sigs., 58-72 *pm*, 92, 178, 207, 300, 381-395 *pm*
—, D., 72
—, F., 99
Coluna, isla, 405-406
'Compagnies Land', 162
Compañía de las Indias Orientales: ingleses, 279, 289; holandeses, 163, 301, 331
Compañía de Levante, 347
Compañía de Moscovia, 308, 365
Compañía del Mar del Sur, 176
Concepción, 125, 173-175, 253, 331
*Concepción*, 81-93 *pm*, 267
Conches, William de, 38
Condorcanqui, J. G., 121, 364
conquista, *pm*, 32, 47, 103, 105-106, 108, 114-125 *pm*, **126-130**, 135, 137, 185, 192, 203, 245, 255, 395
Consejo de Indias, 131, 202, 204, 351
Constantinopla, caída de, 46, 50, 385
Consulado de Sevilla, 134, 279, 293, 303
contrabando, 244, 264, 269, 280, 294, 428
Contrarreforma, 192
Conversión de San Pablo, isla, 194
Cook, capitán, J., 160, 163, 200, 326, 404
Cook, islas, 187, 194, 200
Cooke, J., 317, 320, 324-325, 439
Copiapo, 124, 332
Coquimbo, 332, 375
Corbett, Sir Julian, 319, 328, 439, 440, 441
Corcuera, S. H. de (GF), 298
Córdoba (Argentina), 264
Corea, 207, 211, 230, 381, 419; guerra con Japón, 232-240
Coronado, F.V. de, 113, 437
corregidores de indios, 254, 424
Corte Real, 109, 310, 436
Cortés, 103, **106-113**, 116-132 *pm*, 142-143, 148, 156, 249, 258, 281-282, 402
Cosmas Indicopleusthes, 37, 384
Costa Rica, 251, 368
«coyuntura», 268, 427
Cristiandad: en las Indias, 127-130, 133-134; en Japón, 218, 416 (*véase también* Jesuitas); en Filipinas, 92-93, 156-157, 220-223, 297
Cromwell, O., 229, 440
Cruces, 105, 313-316
Cruzes, cabo, *véase* de la Cruz
cuadrantes, 58-58
Cuba, 227
*Cuius regio eius religio*, 93, 218, 231
Cumberland, George, Earl of, 184, 367
Cuzco, 117-121, 258

d'Ailly, P., cardenal, 41, 383
da Gama, J. 162, 227
—, V., 36, 43, 61, 70, 300, 385
da Silva, N. 324, 328, 336, 346, 439, 442
Dahlgren, E., 161, 163-164
*Daimyo*, 210-212, 217, 220
*Dainty*, 374-377, 449
Dalrymple, A., 175, 201
Dampier, W., 176, 295
Darién, 104, 140, 245, 282, 389, 395, 438
Dasmariñas, G. P. (GF), 222, 239-240, 420
—, L. (GF), 240, 420

Date Masamune, 231
Dávila, G. G., 106, 111, 114, 394
Davis, J., 58, 344, 371-373,
de Cartagena, 83-86, 322
de Castro, B., 375
—, G., 178, 184
de la Cosa, J., 71
de la Gasca, P., 122, 131
de la Hacha, río, 313
de la Isla, J., 157, 165
de la Torre, B., 150-151, 157, 179
—, H., 144
de las Casas, Fr. B. 64, 84, 129, 400-401
de los Ríos, P., 116
de los Ríos Coronel, H., 162, 303, 418
Dee, J., 308-309, 320, 342
del Cano, J. S., 11, 85, 94-96, 98, 137-147 *pm*, 394
*Delight*, 362, 371
Desaguadero, 106, 283
«descubrimiento», 34, 59-61
Deseado, cabo, 89, 326, 330, 372
*Desire*, 367, 370-371
despoblación de las Indias, 68, 163, **245-247**, 389, 421
Detzner, H., 382
Dias, Bartolomeu, 44, 64
—, Bernal, 130
Diego Ramírez, islas, 329
difusión, 35-36, 381
Disgraciada, isla, 163
divisiones territoriales en las Indias, 131-132, 400
Don Gaspar, bahía de, 167
Don Quijote, 129, 134, 224, 276, 401
Doughty, J., 437
—, T., 86, 321-325, 439
Drake, Sir Francis, 86, 173, 289, **313-348**, 349-353, 447; y Nueva Albión, 103, 334-344, 444; en el Caribe, 272-282 *pm*, 366-367; influencia en los españoles, 176, 184-185, 204, 242, 308 ; en Magallánica, 326-331 ; en las Molucas, 148, 224, 346; pillaje, 346-348
Drake, bahía de, 113, 166, 338-340, 442
Dryden, J., 129
Dudley, Sir Robert, 377
Dulmo, F., 64

Eden, R., 308
Edo (Tokio), 211, 228, 231
Eduardo VI de Inglaterra, 308
*Eendracht*, 204
Elcano, *véase* del Cano
El Audaz, 46
El Mina, 63, 66
El Navegante 29, 44
Elizabeth, islas, 329, 331
Ellice, islas, 179, 187
embarcaciones, 51-69, 222, 278; chinas, 205-207; en las Indias, 111, 251, 289-290, 375; tonelaje, 29-32; *véase también* Galeón
Embocadero, 159
Enaguas, la sospecha de Drake, 335
Enciso, F., 71-72
encomenderos, encomiendas, 114, 122-123, **127-128**, 133, 248, 297; en Filipinas, 156, 157, 222
Engaño, cabo, 112
Eniwetok, isla, 144
Enrique, "el navegante", 34, 43-44, 48
Enrique, esclavo de Magallanes, 92, 391
Enrique II de Francia, 315
Enrique VII de Inglaterra, 67, 341, 435
Enrique VIII, 308, 311
Enríquez, M. (VNE), 313
entradas, 127, 131, 156, 297
Eraso, C. de, 445
Eratóstenes, 41
Ercilla y Zuñiga, A. de, 174
Eredia, M. G. de, 201, 413
esclavitud, 111, 308, 312, 424
Escoceses en Darién, 245, 438
España (sólo ref. principales): declive econ., 269, 272, 279-280; posición geográfica, 47-48; polí-

tica en Europa, 146-147, 153, 268-274, 353; política en las Indias, 126-134, 243-249, 347-348, 380; *véase también* Castilla, Conquista, Filipinas, Portugal

Española (Sto Domingo), 68-80, *pm*, 126, 178

especias, 143, 156, 209, 213, 293, 298-299, 365, 380; y Filipinas, 152, 225, 249, 420; demanda de, 48-49; precios, 44, 153, 297

Especias, islas de las, 73-74, 147, 178, 278, 303, 394; descripción, 140; disputa en la posición, ; *véase también* Malucas

*Esperanza*, 351

Espinosa, G. de, 106, 119

—, G. G. de, 94, 105, 141

Espíritu Santo, 195, 199

Essex, Robert, Earl of, 377, 429

«Estrecho dudoso», 80, 103, 283, 310

*Estrecho duvidoso*, *véase* «Estrecho dudoso»

estrella de mar, uso, 253

Estrella, bahía de la, 181, 253

Europa, 44-48, 50, 63, 205; y Asia, 34-43 *pm*, 59-61, 380; y afluencia de plata, 268, 273

Exquemelin, A. O., 287, 431

Eziongeber, 178

Fais, isla, 149, 155

Fajardo, A. de (GF), 303

Faleiro, R., 76, 81-83, 392

*Fancy*, 374

fechas, antiguo/nuevo estilo, 27

Federico III, emperador, 45

felibotes (*fluyts*, *flyboats*), 55-56

Felipe II de España, 239, 254, 284, 300-301, 313, 321, 360-361, 385, 446; e Isabel, 314-315, 347, 366-367; y María, 153, 312; y Filipinas, 152, 270-271; y Portugal, 296, 353; bancarrotas, 269, 271, 276; muerte, 241, 244

— III, 175, 196, 270, 304

— IV, 244, 295, 428

— V, 163, 284

Felipinas, 152-153

fenicios, 43

Fenton, E., 355-356, 364-366, 372, 443, 447

Fernández, J., 174-175, 338, 351, 408-409

—, S., 366

Fernando de Aragón, 64-67, 381

Ferrelo, B., 113

Figueiredo, F.V. de, 301

Filipinas, 137, 148 sigs., 190-191, 199, 213, 370; colonia de Nueva España, 143, 178, 220, **296-300**; desarrollo económico, **220-226**; Galeón, **296-306**; Japón y, 238-242; Legazpi en, **153-160**; Magallanes en, 92-93 ; *véase también* Galeón, Manila

Fitzroy, R., almirante, 351, 353

Flandes 46, 272, 428

Fletcher, F., *pm*, 319-332, 340, 346, 393, 441

Flores de Valdés, D., 354-356, 362, 365-366, 445

Florida, 309, 341

*Florida*, 143-144

Florida, isla, 181

flotas, 134, 267, 281

Fo-lang-chi (*franks*), 214

Fonseca, golfo de, 106, 283

Fonseca, J. de, 76-77

Fonte, B. de, almirante, 310

Fontenelle, B. de, 384

Forlani, P., 152

Formosa, 239, 241, 303-304

Fort Ross, 113

Fort Zeelandia, 303

franciscanos, 196, 203, 385, 414; en Japón, 218, 228-242 *pm*

Francisco de Segovia, 253

Fragatas, 56

Frisius, G., 310

Frobisher, M., 320, 365

Frois, E., 77, 80

—, Fr. L., SJ, 217, 416

Froude, J. A., 312, 437, 440

Froward, cabo, 367, 372

Fuca, J. de, 310, 332

Fugger, 47, 61, 76-77, 262, 270-271, 392

Fujian, 206, 211-216 *pm*, 223-224
Fuller, T., 370
Fundy, bahía de 309

Gaetan, J., 163-164
Gage, T., 286-287, 423
Galápagos, islas, 172-173
*Galeón Leicester*, 365, 371, 373
Galeón, Manila, 32, 33, 52, 267, 277-281 *pm*, 285, 291, 418; ruta de, 153-170 *pm*, 198-199, 202; organización, 223, 225-226, 296-306
galeones, 52-53, 105, 134, 281, 282, 285
Gali, F., 160-162, 165, 227
Gallego, H., 174-188 *pm*
Gallo, isla del, 116
Galvão (Galvano), A. de, 147-150, 178, 283-284, 403
«Gamalandia», 162
Ganado, 249-251
Ganges, isla, 405
Ganges, río, 70, 77, 391
Gante, Juan de, 48
Garcés, E., 260, 425, 445
Garcia, A., 397
—, S., 176
Garcilaso de la Vega, El Inca, 122, 267, 397
Gastaldi, J., 152, 437
genoveses, 46-48, 61, 205, 270-271, 277, 429
Gente Hermosa, isla de, 194-196
gigantes de la Patagonia, 86, 448
Gilbert, islas, 199, 403
Gilbert, Sir H., 143, 309, 311, 337, 343, 437
Gilolo, isla, *pm*, 140-150 *pm*
Goa, 74, 146-147, 217-218, 232, 286, 434
*Golden Hinde*, 31, 326, 346
Golfo de California 112, 167
Gómara, L. de, 265, 283-284, 427
Gomes (Gómez), E., 86, 89, 309, 393
Gorgona, isla, 116
Gracias a Dios, cabo, 70-71
Graciosa, Bahía, 188
«Gran Barco» (Macao), 218-219, 225, 232-233, 302, 419
Gran Khan, 42, 49, 64, 70
Granada, 64; (Nicaragua), 106
Grau y Monfalcón, J. de, 295, 298, 302-303, 305
Grenville, Sir Richard, 311-312, 317, 319, 343, 367, 446
Griego, J. (? J. de Fuca), 332
Grijalva, H. de, 147-148, 178, 288, 403
Guadalcanal, isla de, 181-182, 188
Guadalquivir, río, 84, 196, 274, 278
Guam, 89-91, 143, 148, 152-157 *pm*, 176, 190, 198, 202
Guanajuato, 258, 265
Guandong, 206, 216
Guanomilla, reina, 178
Guatemala, 106, 108, 282
Guatulco, 109, 111, 251, 282, 295; Drake en, 335-338, 368
Guayaquil, 111, 173, 251-254 *pm*, 267, 288, 290, 316, 373, 423
Guillermo de Orange, 270, 367
Guinea (Ghana), 63, 146, 308, 312
Guzmán, N. de, 130, 243, 298, 400, 424, 434

Habana, 281
Habsburgo, 47, 280, 308, 319
hacienda, 248, 253
Hakata, 211, 232, 419
Hakluyt, R., 24, 307, 324, 343-344, 364, 403, 441, 443, 446
Halmahera, *véase* Gilolo
Hamilton, E. J., 255, 257, 268-269
Hanno, 391
hanseática, 205
Hao, isla, 194
Harada (Farada), 239-240, 420
Haro, C. de, 76-77, 80-81, 278

Hatton, Sir Christopher, 321, 326, 342, 347
Hawai, 41, 158, 160, 163-164, 406
Hawkins, R., 85, 185, 272, 330, 372, **373-377**, 393, 438
Hawkins, Sir John, 184, 272, 308-313 *pm*, 321, 366, 374, 377, 436, 438
Heemskerck, J. van, almirante, 301
Hein, P., almirante, 280
Heine-Geldern, R. von, 381
Henderson, isla de (T. del Fuego), 328-329
Henderson, isla de, 194
Henrique, cardenal-rey de Portugal, 352
Henriques, G., 142
«Herdike Enterprinse», mapa, 341, 343
Heredia, J. M. de, 103
Hermosilla, J. G. de, 282
Hernández, T., 362, 367, 446, 449
Herodoto, 43
Herrera, F. de, 243-244
Heyerdahl, T., 148, 397, 409
Hideyoshi, 207-224 *pm*, **229-242**, 419-420
hierro, en islas del Pacífico, hierro 164
Hilder, capitán B., 200, 329
Hirado, 211-217 *pm*, 231, 302, 419
holandeses, 160, 170, 176, 204, 272, 330; en las indias orientales, 148, 225, 238, **242**, 300-306 *pm*; revuelta de, 270, 367
Hollywood, 113, 264, 317
Holywood, *véase* Sacrobosco
Homem, L., 84
Hondius, H., 330, 339, 344
Honduras, 106
Hong Kong, 216
Honiara, 181
Hornos, cabo de, 317, 328-331 *pm*, 340, 441
Hough, R., 328-330
Huancavelica, 128, 134, 255, **258-262**, 270, 399, 424-427
Huatulco, *véase* Guatulco
hugonotes, 313, 315, 361
Humabon, rajá («Don Carlos»), 92-93
Humboldt (Perú), corriente de, 119, 172, 175, 398
Huss, J., 45

Ibn Batuta, 206
Ibn Jaldun, 39
Idria, 255, 261
Ieyasu, 211, 218, 229-231, 241-242
imperio británico, 317; supuesto nacimiento de, 340-346
imprenta en las indias, 126, 254, 399
incas, 114, **117-123**, 125, 130, 397, 398
Indias, de Colón, 33, 34, 64, 68
Índico, océano, 42, 43, 52, 84, 139, 148, 377
índigo, 249- 251, 269
indios, americanos, *véase* araucanos, aztecas, chichimecas, incas
inflación, 267-270, 272
Inglaterra, 170, 192, 238, 300, 306, 347, 362, 364, 375, 377, 381, 392, 421
Inquisición, 133, 175, 336, 350
Interior, mar, 211, 228, 235
Irlanda, 346, 426, 438
Isabel de Castilla, 64-66, 381
Isabel de Inglaterra, 311, 312, 317, 370, 378; y Drake, 321, 342-346, 439-440; y Felipe II, 315, 361, 366; incautación de plata, 241, 271; virginidad política de, 437
Ise, bahía de, 228, 235
islam, 48, 220, 297
Islandia, 309
itsmo, el, *véase* Panamá
Italia, 46, 77, 391
Iturbe, J. de, 193, 198-199, 202
Iván IV, «el Terrible», 447
Iztapa, 149

Jacobo de Mallorca, 57
Jacobo I y VI, 321, 378
Janszoon, W., 200-201

Japón, 154, 160-162, **168-242**, 298, 304, 371, 378, 416, 425; y jesuitas, 231-233; y Corea, 234-238; y Macao, 213-220; y Filipinas, 224, 226, 238-242, 298; unificación, 228-231
Jauja, 119, 123
Java, 73, 346, 370
Javier, San Francisco, 150, 152, 210, 216
jesuitas, 252, 378; en Japón, 218, 220, 227, 229, **231-233**, 238-241
Jesús, isla, 179
jirafa, de buen augüero, 207
João I de Portugal, 48
—II, 44, 59-68 *pm*, 146
—III, 76, 96, 146, 152
—IV, 305
Johnson, Dr S., título, 338
Jolo, 220, 238
Juan, J., 176
Juan Fernández, isla de, 148, 170-176, 202
*Judith*, 313
Jufre, J., 175
Justiniano, 48

Kansas, 113
Kanto, 228-231 *pm*
Kato Koyomasa, 235-236
Kealakekua, bahía de, 164, 407
Kelly, fr. C., OFM, 409-411
Keynes, J. M., 347
Kilwa, 207
King, J., 164
—, P. P., almirante, 353
Kingsley, reverendo C., 312, 438
Kino, fr. E., SJ, 408
Kioto, 210-211, 228, 240
Knivet, A., 448
Konishi Yukinaga, 218, 233-242 *pm*
Kublai Khan, 49, 206, 234
Kuriles, islas, 162
Kuro Siwo, 35
Kuroda Nagasama, 235
Kurofune («barcos negros»), 218
Kyushu, 209-211, 217, 231-233, 419

la Cosa, las Casas, etc., *véase* de la Cosa, de las Casas, etc.
La Paz (Sta. Cruz), 112, 166,
La Pérouse, J. F. de G., 163, 310
La Plata, río de, 132-133, 261, 312, 326, 351, 355, 366, 380, 446; exploración, 77-86 *pm*, 278, 307, 402; comercio ilícito, 277, 280, 294, 432, 437
La Serena, 125, 253, 332
Ladrillero, J., 173-174, 179, 353
Ladrones, islas de los, 92, 141-144 *pm*, 155, 202, 369
Lagôa, vizconde de, 390
Lamory, 39
Lancaster, J., 377
Lang-pai-kau (Lanpacau), isla, 216
Langdon, R. A., 164
Lapulapu, 93
latifundio, 249, 279
Lautaro, 125
lavado de oro, 255
Le Maire, J., 91, 141, 176, 204, 330
Le Maire, estrecho de, 148
Le Testu, G., 315
Legazpi, M. L. de, 113, 152, **153-159**, 183, 222, 223, 297, 404, 418
leguas, 27
Leicester, Robert, Earl of, 321, 347, 365-367
León IX, papa, 76
Leoncico, perro, 71
Leonor, reina, 74
Lepanto, batalla de (1571), 420
Lequeos, Lequios, *véanse* islas Ryukyu
Levillier, R., 398
leyenda negra, 129, 400, 445
*Liefde*, 164, 242

Lima, 119-123 *pm*, 133, 245, 249, 267, 285, 288, **293-295**, 316, 333
Limahon (Lin Ah Feng), 223-224, 238, 417
Line, islas, 89, 403
Lintin, isla, 213
Lisboa, 46, 57-58, 64, 275, 291, 304
Lisboa, J. De, 77
Lizarraga, fr. R. De, 174
Loarte, G. de, 316
Loaysa, G. J. de, 91, 140-151 *pm*, 159, 267
Lobo, D. L., 304
Lodge, T., 448
longitud, problema de, 58-59, 80-81
Lorosa, A. de, 95-96
*Los Reyes*, 179, 183
Los Reyes, Ciudad de, *véase* Lima
Los Reyes, isla, 402-403
*Lot's Wife* (La mujer de Lot), 405-406
*Loto dorado*, 418
Lovell, J., 312
Loyola, San I. de, 121, 240
Luis XI de Francia, 46
Luque, F. de, 116
Luzón, 152, 159, 303

Macao, 157, 160-161, 240, 291 sigs., 370, 434; y Japón, **213-218**, 232; y Manila, 135, 301-305, 418
Macasar, 297, 305
Macrobio, 41
Mactán, 94
Madariaga, S. de, 245, 399, 401, 421
Madeira, 384
Madox, R., 365-366
Madrás, 105
Madre de Dios, estrecho de, 349, 351
Madrid, 208, 263, 304
Magallanes (Magalhãis), F. de, 61, 68, 100-101, 109, 155, 312, 390-391; denominación de Pacífico, 381; viaje, 33, 37, **74-93**, 103, 139-141, 202, 207, 311, 367, 439
Magallanes, estrecho de, 100-101, 242, 307, 311-312, 320, 364-373 *pm*, 390-391; descubrimiento, 85-89; Drake en, 326-331, 334-335; bloqueo relatado, 86, 173-174, 403; Sarmiento en, 185, 272, 350-364, 86, 173-174, 403
Magna Margarita, 200
Malaca, 73-75, 94-96, **137-140**, 144-147, 207-209, 213-214, 218, 296, 305, 370, 391
Malaca, estrecho de, 225, 301-302, 415, 419
Malaita, isla, 181
Malaspina, A., 310
Maldonado, L. F., 310
Malope, jefe, 188, 195
Malvinas, islas, 372, 374, 393
Manco Capac, 119, 121, 398
«Mandeville, Sir John», 39, 99, 416
Manicolo, isla, 195
Manila, **157**, 190-191, 201, 223, 238 sigs., 249, 291, 300, 415, 417; ciudad, 297-298; fundación, 157, 220; comercio, 273 sigs., 288, 294-295, 305; *véase* también Galeón, Macao
Manrique, conde de (VNE), 165, 170, 227
—, (contramaestre), 185-186, 188-189
Manta, 172-173, 251, 267, 316
Manuel I de Portugal, 74
mar del Sur, 101, 152, 288, 381; primeros contactos, 33, 34, 73, 87, 104, 108-109, 110, 111; ingleses en, 311-312, 315, 317
mar Dulce, *véase* La Plata
Marcus, isla de, 150, 405
María Tudor, reina, 153, 421
Marianas, islas, 96, 148, 150, 299, 414
*Marigold*, 322, 326, 441
Marina, 108
Marino de Tiro, 41, 99
Markham, Sir Clements R., 390, 408-409, 410, 431, 445-446
Marquesas, islas, 58, 186-187, 192-193, 196
Marshall, islas, 141-158 *pm*, 183
Martín, A., 390
—, L., 158, 405
Más Afuera/a-Tierra, isla de, 175-176
Mascarenhas, J. de, 77

Matanza, la, isla de, 194, 398
Matanzas, batalla de (1628), 280
Matelotes, los, isla de, 149, 155
Maule, río, 124
Mauna Loa, 163
Majos, los, isla, 163
Meares, J. 406
Mendaña y Neyra, A. de, 135, 174-204 *pm*, 267, 361; y Marquesas, 186; y Santa Cruz, 187-188; y las Salomón, 58, 175-184, 311, 411
Medina, B. de, 258, 425
Medina Campo, Tratado de (1489), 308
Medina Sidonia, A. P. de G., duque de, 277, 354, 361, 429, 446
Mendocino, cabo, 166-168, 335
Mendonça, C. de, 413
Mendoza, A. de (VNE), 113, 148, 149
—, B. de, embajador, 330, 343, 346-347, 440
—, L. de, 85
Menéndez de Avilés, P. de, almirante, 280, 430
Menéndez Pidal, R., 129
Meneses, J. de, 36, 142, 402, 403
Mercado Común, 134, 274-275
Mercator, G., 309, 311
mercurio, 134, **255-261**, 266, 270, 298, 410, 425
Mesa, la, isla, 163-164
Mesquita, A. de, 85, 393
Meyrick, A., 370
«mexicano», primer uso de, 160
México, 135, 226, 245-246, 267, 277; cabildo, 133, 274, 294, 302; Ciudad, 114, 133, 254-255, 291; lago de 56, 107; *véase también* Nueva España
Michoacán, 108, 250, 299
Mindanao, 141-156 *pm*, 238, 297
minería, 247, 255-266, 423
Ming, dinastía, 60, 207-214 *pm*, 338, 415
*Minion*, 313
Mita, mitayos, 128, 248, 261-266 *pm*, 399, 426
Moquegua, 253
Mocha, isla de, 331, 339, 367, 374
Moctezuma, 106-108, 117, 395
Molucas, 74, 92, **139-140**, 148, 153-157, 270, 304-309 *pm*, 389-390; Drake y, 319 sigs., 334-336, 345; posición de, 68, 75-76, 99, 149, 365, 391; «venta» de, 146; españoles en, 140-143, 304, 402; *véase también* islas de las Especias, Ternate, Tidore
monedas de 8, *véase* pesos
mongoles, 49, 60, 130, 206 sigs.
Monson, Sir William, 373
Montaigne, M. de, 380
Monterrey, 162-168 *pm*
Monterrey, conde de (VNE/P), 166-168, 193
Montesclaros, marqués de (VNE), 168, 170, 202, 303, 434
Moran, P., cardenal, 410
Morga, A. de, 192, 240-242, 298, 420
Morgan, Sir Henry, 105, 176, 287, 315
Morison, S. E., almirante, 328, 390, 393-394, 443
moros, 156
motines, 141, 149, 158, 198; Magallanes, 84-86; Sarmiento, 360
Mozambique, 60, 95, 206
*Mundus Novus*, *véase* «Nuevo Mundo»
Munilla, fr. M. de, 196
Munster, Tratado de (1648), 300

Nagasaki, 210-231 *pm*, 239, 241, 296, 419
Nagoya, 228, 235, 238
Nápoles, 146
Narborough, Sir John, 378
Narváez, P., 107
Nassau, flota de, 176
navegación de latitud, 58-59
navegación, 52, 57-60; china, 206-207; Nueva España/Chile, 172-175, 290
Navidad, 113, 149-154 *pm*, 183, 199, 351, 397, 407
Ndeni, isla, 187, 411
negros, 123, 254, 300, 367, 423
Neruda, P., 277
Neves, P., 407
*Newen Zeytung*, 77

Newton, Sir Isaac, 386
Nicaragua, 106-111 *pm*, 122, 282-288 *pm*, 335
Nicoya, golfo de, 106
Nicuesa, D. de, 71-72
Ningbo, *pm* 211, 213-214
Niño, A., 106, 111, 114, 394
«Niño Jesús» 155
Niño, El, 172, 398
Niulakita, isla, 187
«No hay paz fuera de la línea», 66
Nobunaga, Oda, 210-218 *pm*, **228-229**, 234-235, 419
Nombre de Dios, 71, 105, 122, 281, **285-286**, 314, 316, 322
Nombre de Jesús, 356-361
Nootka, 103, 123, 341
Northumberland, John, duque de, 308
noticias secretas, 424
Nowell, C. E., 390
Nuestra Señora de Esperanza, 350
Nuestra Señora de la Concepción, 290, 333
Nuestra Señora de los Remedios, 174
Nueva Albión, 103, 311, 336-344, 444
Nueva Castilla, 119, 122
Nueva España, 95, 132, 142, 247, 282, 310, 336, 368, 377, 380; comienzos, 100, 106-112; des. econ., 114, 249-251; Perú, comparación con, 255, 257, 265-267; Perú, comercio con, 252, 288; vínculos con Filipinas, 143-160 *pm*, 178, 298-299, 418; plata, 255, 257-258
Nueva Galicia, 114, 244-245, 248
Nueva Georgia, 181, 184
Nueva Holanda, 202
Nueva Jerusalén, 192, 195-196, 202
Nueva Zelanda, 175
Nuevas Hébridas, 195
«Nuevas Leyes» de Indias, 122, 128
«Nuevo Mundo» (*Mundus Novus*), 61, 66, 77, 87
Nuevo Toledo, 119
Nunn, G. E., 89-91, 392-393
Nuñes, P., 59
Nuttall, Z., 319, 341

O'Brien, E., obispo, 410
Oaxaca, 112, 249, 368
«obedezco pero no cumplo», 132
obrajes, 253-254, 290
Ocampo, D. de, 173
océano español, 312, 316
Ochoa de Bilbao, J., 193-194, 411, 414
Oda Nobunaga, *véase* Nobunaga
Oecumene, 41-42
Ofir, 77, 92, 178, 184, 402
Ojea, C., 173-174
Ojeda, A. de, 71
Ojotsk, mar de, 310
Okinawa, 161
Oko, capitán A. S., 339
Olid, C. de, 106
Olimpo, monte, 338
Olivares de Guzmán, G., conde-duque de, 243-244, 271, 304, 429
Once Mil Vírgenes, cabo de las, 86, 141, 326, 330, 356-357, 372, 374
Ontong Java, isla de, 179
Orangerie, bahía de, 201
Oregón, 113, 341
Orinoco, río, 70, 127
oro, 72, 104, 116, 119, **127**, 157, 184, 255, 282, 293, 298, 427
Oropesa, marquesa de, 121
Orsúa y Vela, B. A. de, 264
Ortelius, A., 311, 321, 326, 337, 440
Osaka, 231, 235
Osorno, 126
Otranto, 45
Ovalle, fr. A., SJ, 253, 423
Oxenham, J., 272, 312, 314-317, 333, 377, 437

Pachuca, 258
Pacífico, 89, 161, 184, 313, 390; denominación,

33, 381; guerra del (1879-81) 122, 126; *véase también* mar del Sur
Pacífico, isleños del, 34-36, 91-92, 149-150, 181-182, 194-197
Pactolus (Burnham), banco de, 329, 331
Padres, de la Iglesia, 37-38, 291
Padrón real, 134
Países Bajos, 270-271, 277, 367-368, 378, 429
Paita, 186, 191, 251, 288-289, 334, 368, 373
Palafox, J. de, obispo, 295
Palau, isla, 345, 403, 404, 444
Pallaqueadores, 426
Pamlico, estrecho de, 309
Pamua, 187, 189
Panamá, bahía de, 73, 116, 283, 289
Panamá, ciudad de, 71, 122, 148, 203, 249, 273 sigs., 316, 332, 368, 377; base para Pizarro, 114-117; Cabildo, 252; fundación, 103-106, 306; población, 285, 286-287; comercio, 103-106, 306
Panamá, istmo de, 109, 122, 245, 251; comienzos, 70-73, 104-106; ideas de canal, 283-284, 431; incursiones inglesas, 105, 287, 314-317, 335, 377; como nudo de transporte, **281-288**; *véase también* Darién
Panay, isla de, 156, 369
Panciaco, jefe, 390
Panza, S., 276
Papúa, 200, 382
Paraíba, 356
paraíso terrenal, 70
Parece Vela, isla de, 158, 405
Parker, W., 377
Parma, A. F., duque de, 361
Parmenius, S., 343, 443
Paros en Manila, 297
Parr, C. Mck., 390
paso del Noreste, 301, 308, 335
paso del Noroeste, 301-320 *pm*, 344
paso del Suroeste, 75, 77, 84, 98, 311, 330
pasas, pretexto para Drake, 321
Pascua, isla de, 175
Patagonia, 123, 147, 367; gigantes de, 86, 448
Patani, 139, 209
patatas, 249, 264, 426
Paullu, Inca, 119
pavos, 249
Pedrarias, 73, 104, 111-116 *pm*, 132
Pedro, jefe cimarrón, 315
Pegolotti, F. B., 42, 49
Perla, islas, 73, 104-105, 316, 390
perlas, 112, 114, 187, 197, 359
Pekín, 207-208, 213-214, 234, 236, 385, 401
*Pelican*, 322, 326
pelícanos, 167, 183, 408
peninsulares, 133
Peregrina, la, isla, 194
Pereira, G., 156, 404
—, S., 399
Perico, 105
Perú, 35, 105, 125, 132, 147-149, 273, 282, 284, 351-352; y Nueva España, 252, 255, 258, **265-267**, **288-291**;base para la exploración del Pacífico, 135, 178 sigs.; conquista, 117-123; des. econ., 250-255; intereses ingleses e incursiones, 308, 316, 320, **332-334**, 362-373 *pm*; minería, 248, **255-266**; población, 246-247, 422; comercio, 277, 281, 288-291
*Peruleiros*, 264
*Peruleros*, 264, 293, 294
pesos, 28, 272
Peste Negra, 44
piel, 250, 264, 291
Pigafetta, A., 61, 77, 86-95 *pm*, 155,
Pike, R., 314
pimienta, 44, 50, 139, 213
Pinal, El, 227-228, 418
pingüinos, 372, 374
Pinto, F. M., 401, 416
Pinzón, V.Y., 70, 80
Pío II, papa, 45, 383
piratería; asiática, **210-212**, 214, 401; europea, 244, 324, 365-366
Pirenne, H., 48

Pires, T., 139, 147, 209, 213, 223, 401

Pisco, 350-351, 368, 375

Piura, 117, 123, 289

Pizarro, F., 71, 73, 116-119, **122-123**, 125, 130-132, 156, 397, 427

—, G., 122, 131

placa de latón, de Drake (?), 317, 340, 344, 443

plata, americana, 134, 285, 301, 305, 380, 434; sangría hacia Asia, 48, 277, 291, 302, 304, 425; efecto econ. de, 266-272, 424; exportación de Perú, 266, 288-291 *pm*, 314; minería, 250, **255-264**; relación respecto al oro, 217, 225

Plata, estuario, *véase* La Plata

Plinio, el Viejo, 48, 99

Plymouth, 314-315, 346, 353, 370-374 *pm*

Polo, Marco, 38, 42, 67, 69, 99, 137, 178, 206, 378, 381, 413, 437

Ponape, isla, 144, 190

Pondicherry, 48

Poniente, islas de (Filipinas), 149

Ponte, P. de, 436

porcelana, 139, 150, 209, 211, 225, 293, 301

Porter y Casanate, P., 397, 408

Porto Bello, *véase* Puerto Bello

Portugal, 44-48, 149-150, 284, 290, 304; viajes africanos, 57-63, 67; y Magallanes, 74-77, 82-84; ¿en Australia?, 378, 413; en Brasil, 282, 359, 373; en mares del Este, 137-140, 142-146, 150, **206-210**, **296-297**, 299, 403; relaciones con Castilla, 64-67, 96-100, 146-147, 309; con China, 157, **213-216**, 227; con Japón, **217-220**, 228, 232-233; Unión con España, 226-227, 249, 270-271, 352; *véase también* jesuitas

portulanos, 43, 58-59

*Portus Novae Albionis*, 339, 344

Potosí, 105, 119, 128, 132, 245, 255-261 *pm*, 294, 380, 410; Cerro de, 263; población, 133, 247; vida social, **264-265**, 410, 425-427

Potosí, San Luis, de, 258

Power, R. A., 15, 328-330, 339-340, 342-345, 441, 443

Prado y Tovar, D. de, 191-201 *pm*, 411-413

precio justo, 279

Preste Juan, 49, 385

Pretty, F., 349, 368

Prieto, C., 413

proceso del patio, 255, 258, 269, 425

Ptolomeo, 21-44 *pm*, 69, 84-101 *pm*, 178, 378, 383

Puerto Bello, 57, 71, 105, 281, **285-286**, 290 sigs., 378

Puerto Bermejo, 351

Puerto Bulnes, 364

Puerto de la Cruz, 181

Puerto de San Julián, 83-92 *pm*, 324-325, 367, 372, 393

Puerto del Marqués, 295

Puerto Deseado, 367, 371-372

Puerto Faisán, 314, 438

Puerto Hambre, de Pizarro, 116; de Sarmiento, 349, 362

Pukapuka, isla (Cook), 187; (Tuamotus), 89, 187, 194

Puna, isla, 172, 368

Punta Arenas, 364

Pusan, 235-237

Pyongyang, 236

Quast, M., 162

Quesada, G. de, 85

Quevedo y Villegas, F. G. de, 243-244

Quintero, bahía de, 367

Quintiliano, 291

quinto, diezmo (partes del tesoro), 128, 257, 261, 266

*quipus*, 118, 398

Quiroga, P. de, 303

Quirós (Queiroz), P. F. de, 135, 175-176, 178, **185-204**, 267, 410-414 *pm*

Quito, 118-119, 133, 251

Quivira, 113-114, 167

Rada, fr. M. de, 223

Rakahanga, isla de, 194

Raleigh, Sir Walter, 360-361
Ramos (Malaita), isla de, 181
Real de Monte, 258
Realejo, 111 sigs., 251 sigs., 267, 282-283, 396
Reconquista, 65
Recopilación de leyes..., 131
recuas, 283, 287, 315
*Regimento do Astrolabio*, 58
Repartimientos, 248
*Repentance*, véase *Dainty*
requerimiento, 129
residencia, 83, 104
Retes, O. de, 150, 154
Revillagigedo, islas, 90, 112, 149
Rey Don Felipe, 349, 360, 362, 367, 371
Reyes, Ciudad de los, *véase* Lima
Reyes, los, isla, 402-403
Reyes, Punta, 339
Rica de Oro/ Plata, 160-163, 165, 168, 405-406
Ridolfi, complot de, 312, 314
Riesenberg, F., 328
Rio de Janeiro, 355-356, 359-360, 374
*Rio Grande do Sul*, 324
Riquel, F., 223, 227, 297
róbalo, 253, 423
Robinson Crusoe, isla de, 174
Robinson, G., 400
*Roebuck*, 371, 373
Roggeveen, J., 176
Rojo, mar, 48, 139, 385
Roma, 48, 65-67, 192, 233
Roncador, arrecife, 179
Ronconcholón, 316
Rongelap, isla, 402
*ronin*, 234
Ronquillo, G. P. (GF), 293
Rosenblat, A., 246, 421
Rota, isla de, 91
Rotz, J., 58
Rowse, A. L., 437, 438, 447
Rubruck, William de, 42, 385
Ruiz, B., 116
Rusos, 103, 113, 162, 309-310
Ryukyu (Lequeos), islas, 139, 149, 234, 241, 415; Magallanes y, 77, 92, 178; Rica de Oro?, 161; centro del comercio, **209-211**, 215

Sá, S. C. de, 359
Saavedra Cerón, A. de, 109, 141-159 *pm*, 283, 402
Sacrobosco, 39
Saipán, isla de, 91
Sakai, 211, 229
Salaman, R. N., 426
Salazar, A. de, 141, 153, 183
—, D. de, obispo de Manila, 222, 369
Salomón, islas de, 58, 175, **178-184**, 186, 201, 311, 406, 411
Salomón, rey, 99, 178
Salta, 264
Salcedo, J. De, 223
Samar, isla de, 92, 150, 155, 190
San Agustín, 165-166
San Agustín, 341
San Ambor (Ambrosio), isla de, 175
San Antonio, 81 sigs.
San Bartolomé, isla de, 141, 153, 183
San Bernardino, estrecho de, 152, 159, 224, 369
San Blas, golfo de, 105
San Cristóbal, isla de, 181 sigs.
San Diego (Calif.), 112-113, 166-168
*San Diego*, 167
*San Felipe*, 240-241, 420
San Félix, isla de, 175
*San Francisco*, 350-351
San Francisco, bahía de, 166, 339-340, 344
*San Gerónimo* (Legazpi), 158, 183
*San Gerónimo* (Mendaña), 187 sigs.
*San Juan*, 156-157
*San Juan de Letrán*, 150
San Juan de Ulúa, 308, 312-313, 333, 346, 438

San Juan, río: Colombia, 114; Nicaragua, 106
San Lázaro, islas de, 92, 94, 149
San Lesmes, 141
San Lorenzo, golfo de, 309
San Lúcar (Lucas), cabo de, 369
San Lúcar de Barrameda, 84, 278-279, 355-356
*San Lucas*, 155, 158, 405
San Luis de Potosí, 258
San Marcos (Choiseul), isla de, 181
San Martín, A. de, 83, 86
San Matías, golfo de, 77, 84
San Miguel (Calif.), 113-114, 166, 168
San Miguel (Perú), *véase* Piura
San Miguel, golfo de, 73, 105, 283
San Miguel, isla de, 114
San Felipe y Santiago, bahía de, 196, 201
San Pablo, estrecho de, 340, 344
*San Pedro* (Loaysa), 157-158, 161, 405
*San Pedro* (Quirós), 192
*San Pedro y San Pablo*, 192
San Sebastián, 71
San Vitores, fr. L. de, SJ, 414
Sánchez, M., 368
*Sancti Spiritus*, 141
Sande, F. de (GF), 224-225, 297
Sandwich, islas, 163
sangleyes, 222, 227, 305
*Santa Ana*, 111, 166, 369-371
Santa Ana, cabo, 357-358
Santa Bárbara, islas, 113
Santa Catarina, 355-356
*Santa Catharina*, 301
Santa Cruz (Ndeni), isla, 187-188, 193-203 *pm*, 411
Santa Cruz de Tenerife, batalla de (1657), 281
Santa Cruz, A. B., marqués de, 353-354, 361
Santa Cruz, *véase* La Paz
Santa Elena, isla de, 366, 370
*Santa Isabel*, 188-189
*Santa María de Castro*, 357
*Santa María de la Victoria*, 141
Santa María del Darién, 71, 104
*Santa María del Parral*, 141
Santa María, isla, 367
Santa Isabel, isla de, 181, 188
Santiago (Cabo Verdes), 324
*Santiago* (Loaysa), 109, 141, 143
*Santiago* (Magallanes), 81, 86
Santiago de Chile, 124-125, 131, 133, 174, 175, 321, 332
Santo Domingo, 68, 170, 280
Santos, 371, 374
São João, isla de, *véase* Shangchuan
São Vicente, 356 sigs.
Sarangani, isla de, 150, 404
Sarmiento de Gamboa, P., 148, 175, 334-335, 366, 373, 446; en los estrechos, 173, 185, 272, **349-364** *pm*, 372, 441; poeta pobre, 350, 445; con Mendaña, 178-183 *pm*, 362, 410, 442
Satán, su mano, 39
Satsuma, 210, 231, 238
Schöner, J., 77, 87
Schouten, W.C., 91, 141, 176, 204, 330
Schurz, W. L., 162
Sebastião, rey de Portugal, 352
seda(s), 48, 249; china, 139, 157, 209-217 *pm*, 225, 249, 288, 293-301 *pm*, 380; en Nueva España, 249, 306, 418
Sekigahara, batalla de (1600), 242
Selkirk, A., 176
Sello Rojo, barcos, 234, 237
Sentispac, 396
Señas, 168
Sepúlveda, J. G. de, 400
Sequeira, G. de, 404
Serrão, F., 73-75, 94-95, 139, 213, 390
—, J., 94
Seúl, 235-237
Sevilla, 46, 307, 354; y Magallanes, 81, 84, 95, 137; plata hacia, 257, 270, 272; Sistema de,134,148,153,160, **272-281**, 288, 291-295, 429; *véase también* Casa de Contratación

Shangchuan, isla de, 216
Sharp, A., 163
Shikoku, 231, 235, 240
*Shogun*, 210, 301
Sierra Leona, 346, 366-367, 374
Sierra Nevada, 311, 337, 437
Sinus Magnus, 87, 101
«situados», 273
Sixto IV, papa, 66
*Small Hope* (Poca Esperanza)/*Last hope* (Última Esperanza), ensenadas, 351
Soconusco, 251
Sofala, 60, 178
Sofu Gan, 406
Solís, J. de, 76-77, 80-81, 87, 391
Solitaria, la, isla, 187
Sollano y Portillo, A. de, 397
Sonsorol, isla de, 394
Sotomayor, A. de, 353-355, 375
Souter, G., 36
Statenland, 141
Stevens, H. N., 411, 412, 413
Stewart, D., 165
Stobnicza, J., 80
Stokes, J. F.G., 164
Joló, islas, 156, 297
Sumitada, O., 220
Sur, mar del, 108, 282; Drake en, 314-317, 326-332 *pm*; intereses ingleses en, 309-311, 366, 370-371; *véase* también Mar del Sur
Surigao, estrecho de, 150, 297
Suruga, 228, 231
Sussex, Thomas, Earl of, 347
Swift, J., 59

tabaco, 298, 299, 433
tagalo, 299
Tahití,175, 204
Takayama Ukon, 232-233, 241
Talbot, T., 339
Tamerlán, 49-50, 240
Tanegashima, 217
Taongi, isla de, 141, 153, 183
Tarapaca, 332
Tasman, A., 162, 176, 204
Taumako, isla de, 195, 198
Tavora, N. de (GF), 304-305
Taylor, E. G. R., 319-321, 338, 439
Tehuantepec, 109, 111-112, 143, 282-283
Tejeda, B. de, 373
Tello de Guzmán, F. (GF), 223, 302
Tenison, E. M., 436, 440
Tenochtitlán, 106-107, 114, 125
teoría cuantitativa del dinero, 257-258, 268-270, 427
Terceira, 360, 365
Ternate, 94-96, 100, 140, 144, 345, 365, 380
*Terra Australis*, 84, 101, 201, 311, 374, 378; y Drake, 319-330 *pm*, 440; y Quirós, 175, 179, 193-195
Terranova, 309
Thomar, cortes de, 224
Thorne, R., 307-308
Tiburones, isla, 89-91
Tidore, 94-96, 100, 140, 141-142, 150, 345, 380
«Tierra caliente», 119
Tierra del Fuego, 87, 101, 148, 319, 335, 378
Tierra Firme, 33, 70-71, 122, 281, 284-285, 294, 313, 316, 430
Tierra, medida de la, 27, 37-41, 381
Tikopia, isla de, 195
*Times Survey Atlas*, 405
timones, 51-52
Timor, 305, 346
Tinakula, isla de, 187
Tjilatjap, 346
Tlaxcala, 107, 245, 395
Todos Santos, 179, 183
Toledo, F. de (VP), 121, 185, 316, 353-354, 398, 410; búsqueda de Drake, 333, 335, 350, 353; política minera, 128, 255, 260-261, 266
—, L. de, 335

tonelaje, 29-31
Tonga, 195
Tordesillas, Tratado de (1494) y «Línea», 63, **65-68**, 75-76, 80-81, 91, 99, 146, 388, 391
Torquemada, fr. J. de, 194
Torres, L.V. de, 178, 191-194, 199-201, 412-414
Torres (estrecho de), conocimiento del, 201-202
Toscanelli, P., 383
Toynbee, A. J., 423
Trepadera, 105
Tres Marías, islas de las, 112
*Tres Reyes*, 167-168
trigo, 249, 252, 253, 290
*Trinidad*, 81-101 *pm*, 140-141, 158
Trinidad, bahía, 338
Trinidad, isla, 70
Trium Fratrum, San, 310, 436
Trujillo (Honduras), 70, 282
Trujillo (Perú), 252
Truk, isla de, 158
Tsushima, 211, 234-235
Tuamotus, islas, 89, 91, 141, 187, 194
tuba, 299, 434
Tucapel, batalla de (1553), 125
Tucumán, 264
Tumbes, 116-117
Tupac Amaru, 121, 349, 364, 398
Tupac Inca Yupanqui, 148, 178, 409
turcos, 45, 49, 50
Twain, Mark, 427

Ujelang, isla, 144
Ulithi, isla de, 404
Ulloa, A. de, 176
—, F. de, 112, 173, 179, 397
Última Esperanza, 174
Unamuno, P. de, 160, 162, 165
«Unión de Armas», 304
Unión de Coronas: Castilla/Aragón, 46; España/Portugal, 224-225, 249, 270-271, 352
Uraba, golfo de, 71, 283
Urdaneta, fr. A. de, 140-149 *pm*, **153-158**, 161, 222, 311
Ursúa, P. de, 127
Urubamba, río, 121
Urup, isla de, 163
Utirik, isla de, 402

Valdés, D. F. de, *véase* Flores
Valdivia, 125, 253, 273, 319, 378
Valdivia, P. De, 125, 132, 178
Valignano, A., SJ, 233, 238
valles de Perú, 252
Valparaíso, 124-126, 148, 174-175, 267, 321, 332, 374-375
Valverde, G. de, 335
Van Diemen, A., 298, 305
Van Noort, O., 242
Vancouver, G., 310
Vancouver, isla de, 338
Varthema, L. de, 389
vascos, 52, 290
Vaugondy, R., 201
Vaz, L., 184, 367
Veach (Beach), 178, 413
Velasco, J. L. de, 152
—, L. de (VNE), 153-154
—, L. de (VNE/P), 153, 192, 261-262
vellón, 271, 428
vendavales, 199
Venecia, 30, 46-50 *pm*, 139, 205, 385, 391
Venezuela, 71, 80
Veracruz (Nueva España), 107-112 *pm*, 135, 267, 281-282, 313
Veracruz (Quirós), 196-201 *pm*
Verrazano, G. da, 309, 391
Vespucio, A., 71, 77-92, 391, 392, 445
virreyes, 131-132
*Victoria*, *pm* 81-101, 141, 146, 150, 278
vides, 249, 357

Viedma, A. de, 357-358, 360-361
vientos alíseos: NE, 47, 90, 143, 159, 278; SE, 89, 91, 175, 194-195
vientos del Oeste, 149, 159, 281
Vigo (bahía de), batalla de, 281
Vilcabamba, 121
Villalobos, J., de, 350-351, 445
—, R. L. de, 113, 147-155 *pm*, 183
vino, 50, 266, 288, 290-291, 298-299; peruano prohibido, 252, 279
Vírgenes, islas, 41
Virginia, 364
Virginia, ciudad de, 427
visayanos, 227
Vitoria, F. de, 130, 400
Vivaldi, hermanos, 43
Volcanes, islas, 161, 162, 406
Vostok, isla de, 89
Vries, M. de, 162-163

Wagner, H. R., 319, 321, 328, 338-344 *pm*, 407-408, 440-441
Wake, isla de, 183
*Wako*, *véase* piratería, asiática
Waldseemüller, M., 77, 80, 89
Wallerstein, I., 296-297
Wang Chih, 214
Wang-kao («Omoncón»), 223
Willes, R., 309, 342
Williamson, J. A., 315, 321, 325, 341
Willoughby, Sir Hugh, 309
Winter, J., *pm*, 319-326, 334, 353, 364, 439
«Winter, corteza de», 173, 358
Won kiun, 235, 237
Wood, B., 377
Wright, E., 59, 309
Wyatt, Sir Thomas, 312
Wytfliet, C., 376, 378

«Xerores» (Sherwell), 316

Yalu, río, 236
Yezo, 162
Yi-sun Sin, almirante, 235-237, 420
York, cabo, 200, 404
Yucatán, 36, 107

zabras, 271, 281
Zacatecas, 245, 255, 258, 380
Zacatula, 109, 143
Zaiton, 80
Zamafo, 141
Zaragoza, tratado de (1529), 63, 146-149
Zárate, M. de, 336
Zeni, viajes de, 436
Zhoushan, islas, 213, 214
Zihuantanejo, 109, 143
Zweig, S., 87, 391

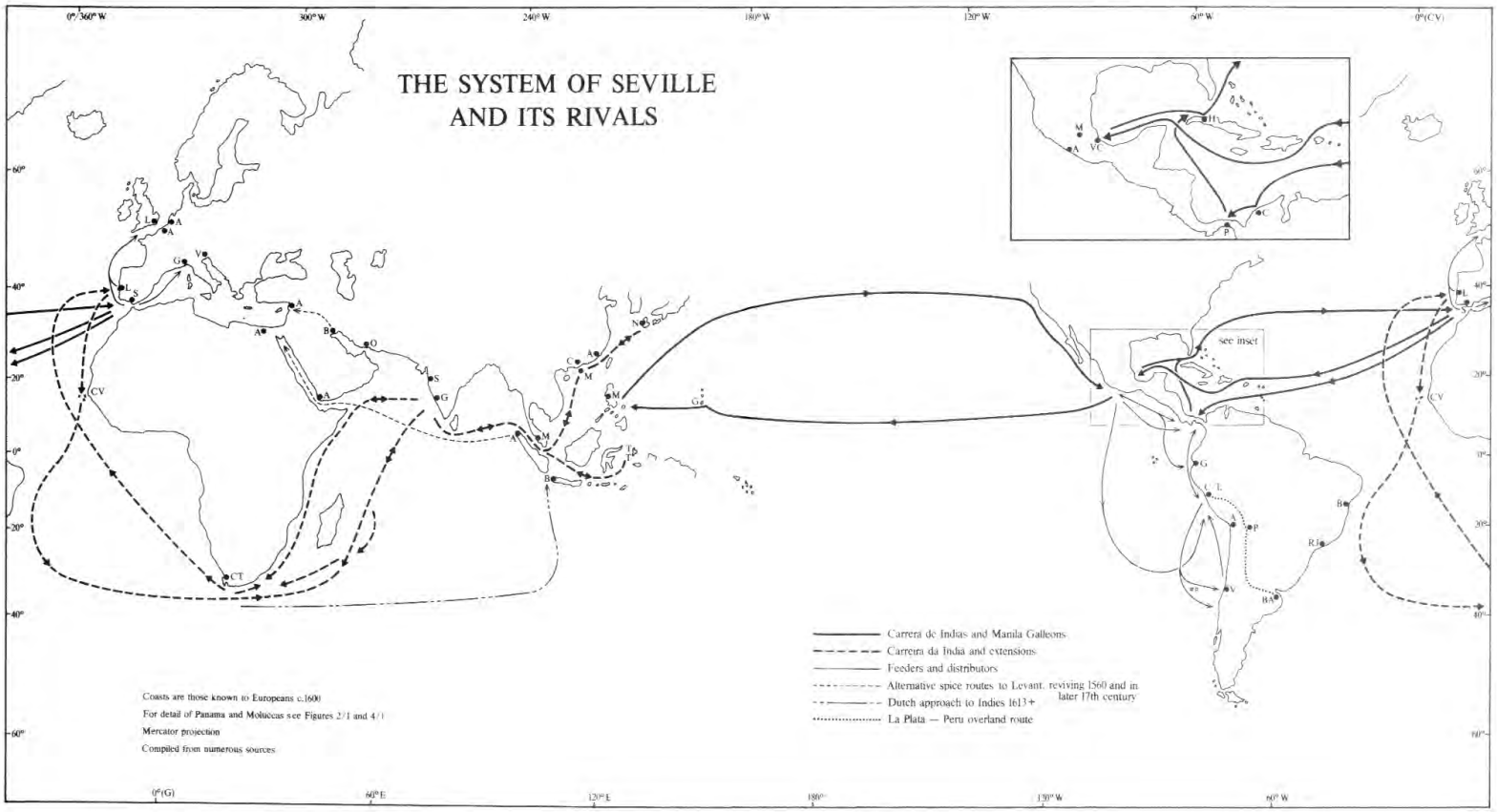



*Figura 25.* El sistema de Sevilla y sus rivales.

Los contenidos de este libro pueden ser reproducidos en todo o en parte, siempre y cuando se cite la fuente y se haga con fines académicos y no comerciales